KURS — WARSZAWA
(Wspomnienia z walk o Stolicę)

Nr 1-2

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI
WARSZAWA
29. I. 1949
CENA 25 ZŁ.

Zbigniew Wilamowski

Z PERSPEKTYWY KIEROWCY

1945–1949

Często jeszcze narzekamy. Przeklinamy stare wozy, brak części zamiennych, dętek czy opon. Wszyscy jesteśmy zaś przy tym marzycielami. Marzenia nasze są wspólne. Tak dla kierowcy 3-tonowej ciężarówki, jak i małej „Dekawki". Sen o nowym samochodzie. Tak było w roku 1946. Tak było jeszcze częściowo w roku 1947, gdy spoglądaliśmy na niemieckich kierowców - szczęśliwców nowych „Chevrolet", czy też malutkich, ale zrywnych „Simek".

Mamy za sobą trzy lata, rok 1945, 46, 47, okres, w którym zyskaliśmy nazwę armii transportu. Nazwę wywalczoną niemniejszym trudem, niż walczy o nią wojsko na froncie. Do bitwy o uruchomienie transportu kołowego przystąpiliśmy z powyciąganymi ze wszystkich kątów samochodami-widmami, które zmartwychwstały, by straszyć obopólnie i kierowcę i ludzi na drogach. Z samochodami, których ilości marek i typów nie próbowaliśmy wówczas nawet ustalić. Samochodów pogrobowców walki na piaskach Libii, uczestników marszu Stalingrad — Berlin

Na wozach tych, świadomi naszego ogromnego obowiązku, wobec odbudowującego się wysiłkiem całego ludu pracującego państwa, przewieźliśmy w pierwszych latach tysiące pasażerów, setki tysięcy ton towarów, niezbędnych dla uruchomienia przemysłu, dla zorganizowania normalnego życia gospodarczego kraju. W trudnym tym okresie wyrobiły się nasze kadry, wielu młodych zyskało „ostrogi kierowcy", jakimi jest umiejętność radzenia sobie w trudnych warunkach. Staliśmy się zwartą i świadomą swych nowych, wielkich w okresie wstępowania do socjalizmu, do mechanizacji zadań, armią transportu. Zyskaliśmy dla swej ciężkiej pracy szacunek całego narodu.



Rok 1948 — to masowy import „typowych" samochodów. Odbiór czeskich SKODA 1101 na Dworcu Gdańskim w Warszawie.

W roku 1948 weszliśmy w nowy etap życia kierowcy.— Wygraliśmy trzyletnią bitwę o transport. Można było już pomyśleć o rozwoju przyszłościowym. Pierwszym, słusznym hasłem było: skończyć z siatką marek i typów, ujednolicić tabor, usystematyzować dostawę części wymiennych. Władze nasze wykonały w tej dziedzinie ogromną pracę. Stworzyliśmy więc park maszyn „typowych", ograniczający się do kilku jedynie marek, najbardziej w naszych warunkach przydatnych. Zorganizowaliśmy zaopatrzenie ich w niezbędne części zamienne i podzespoły.

Do planu ujednolicenia rynku samochodowego przystosowaliśmy i nasz import, który dzięki wspaniałemu wysiłkowi polskiego górnika, dostarczającego najlepszej dewizy -- węgla, rozrósł się, czyniąc nas jednym z najpoważniejszych w Europie importerów samochodów.

Import stanowi jednakże jedynie cząstkę planu rozbudowy naszej motoryzacji. Wszyscy słuchaliśmy z zapartym oddechem mowy min. Minca na historycznym Kongresie Zjednoczenia. Wierzyliśmy, że motoryzacja znajdzie czołowe miejsce w gigantycznym planie sześcioletnim. Marzenia z lat „bitwy o transport" o no-

(dalszy ciąg na str. 2-ej)



Rok 1949 — to uruchomienie seryjnej produkcji samochodu ciężarowego STAR-20. Pierwszy wóz przekazany Min. Przemysłu i Handlu.

Od Redakcji

Zainteresowanie z jakim spotkało się czasopismo „ZA KIEROWNICĄ", nie tylko wśród kierowców wojskowych, młodzieży SP (ośrodki motorowe), młodzieży szkół przemysłowych — ale również wśród kierowców zawodowych, zorganizowanych w Związku Zawodowym Transportowców, oraz kierowców i sportowców z Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego zmusiło Zespół Redakcyjny „ZK" do przeanalizowania wielu spraw związanych z wydaniem pisma.

Skutkiem tego nastąpiło szereg zmian.

Dziś otrzymujecie, Koledzy Kierowcy, nowy numer Waszego pisma w zmienionej szacie graficznej, ale tańszy. Nie zależy bowiem Wam na „kolorach", raczej chcecie aby „ZA KIEROWNICĄ" było naprawdę Waszym pismem: poruszało interesujące Was zagadnienia, omawiało Wasze sprawy, słowem pisało o Was samych.

Na tej płaszczyźnie przystępujemy więc do dalsze pracy.

Pracę tę ułatwią nam Wasze organizacje, a więc ZZT i AP, których przedstawiciele weszli w skład Zespołu Redakcyjnego „ZK", jak również zapewniona stała współpraca najwybitniejszych fachowców w dziedzinie motoryzacji.

W międzyczasie, dzięki usilnym staraniom Redakcji, przeniesiony został z Łodzi do Warszawy druk „ZA KIEROWNICĄ", co w dużej mierze ułatwi naszą pracę.

Pragniemy bowiem gorąco, aby „ZA KIEROWNICĄ" stało się prawdziwą trybuną kierowcy i wszystkie nasze starania pójdą w kierunku jaknajwiększego zbliżenia czytelnika z pismem.

1945–1949
Z PERSPEKTYWY KIEROWCY

(dokończenie ze str. 1.)

wym polskim samochodzie, traktorze i motocyklu stało się zadość. 5 pierwszych „Starów", które przedefilowały w czasie kongresu przed przedstawicielami klasy robotniczej to początek licznych serii, które opuszcza już w roku 1949 i następnych mury fabyki w Starachowicach. Powstanie w Warszawie, ilościowej stolicy samochodów, fabryka wozów osobowych na Żeraniu, której produkcja przewidziana jest na 100 tysięcy wozów rocznie. Rozbudujemy w ramach planu sześcioletniego fabryki: traktorów w Ursusie, produkcję 125 - „Sokół" i „SHL", zaczętą w roku 1948.

Gigantycznej rozbudowie motoryzacji musimy sprostać my sami—Kierowcy. Wysiłkowi klasy robotniczej, naszych towarzyszy z fabryk musi sprostać wysiłek każdego pracownika traisportu, każdego kierowcy.

Wszyscy chcieliśmy nowego samochodu. Dziś, gdy ten samochód już mamy bądź to z importu, bądź też krajowy stają przed nami nowe zadania. Samochód został zdobyty wielkim wysiłkiem klasy robotniczej. Górnika rębacza, który dostarczył węgla naszego podstawowego środka płatniczego za importowane towary, robotnika fabryk motoryzacyjnych w kraju. Pracy naszych towarzyszy nie wolno nam karygodnie niszczyć. Musimy wyplenić z naszych kadr resztki „okupacyjnych" kierowców, którzy przyzwyczajeni do nieszanowania wozu — własności znienawidzonego okupanta, nawyki swe i nestaranność przenieśli na nowy samochód wspólną własność całego narodu. Wraz z liczebnym wzrostem samochodów w Polsce musi rosnąć wartość każdego z nas jako fachowca. Musimy zwalczyć niechęć do zawodowego dokształcania się, „szoferackie" nawyki, które tu i tam jeszcze znajdują swe odbicie w ekstrawaganckiej jeździe, pijaństwie, nieposzanowaniu przepisów drogowych i braku troski o samochód.

Pojęcie „szofer" zastępujemy dziś pojęciem „kierowca". Kierowca zaś to jeden z nielicznych w państwie pracowników, któremu państwo powierza ogromny majątek — samochód i życie ludzkie. Kierowca nowego typu to wszechstronnie wykształcony fachowiec, to świadomy obywatel orientujący się w całokształcie zadań motoryzacji. To zarazem bojownik sprawy motoryzacji w codziennym życiu.

Dziś również gdy nowy samochód, na którym większość z nas jeździ umożliwia podjęcie współzawodnictwa pracy musimy się włączać do potężnego zrywu klasy robotniczej, której sami jesteśmy cząstką. Współzawodnictwo jakkolwiek w innych formach niż w fabryce ma u nas niemniejsze znaczenie. Pozwoli jeszcze bardziej rozwinąć świadomość naszych celów, pozwoli dzięki poczynianym milionowym oszczędnościom na jeszcze większe zasilenie nowymi samochodami obecnego taboru. Hasłami pod którymi stajemy do współzawodnictwa pracy w trasporcie samochodowym są: przedłużenie okresu międzyremontowego, zmniejszenie zużycia opon, materiałów pędnyhc i smarów, walka z katastrofami, podniesienie własnego poziomu fachowego i świadomości obywatelskiej. Wypełnienie haseł współzawodnictwa pracy, które coraz szerszym zasięgiem obejmuje wszystkich kierowców, tak cywilnych jak i wojskowych, stworzy podstawę do pomyślnego zakończenia nowego etapu pracy, w który wraz z rokiem 1949 wkroczymy.

Z. Wilamowski.

POLSKA i ŚWIAT za kierownicą

POKŁOSIE WIELKIEGO KONGRESU

Minęły historyczne dni Kongresu, ale czerwienią się eszcze place i domy Warszawy. Czerwony sztandar, za który przed kilkunastu laty szło się do więzienia, na głód i poniżenia — dziś łopoce dumnie nad Polską.

Nie zdajemy sobie chyba jednak w pełni sprawy ze znaczenia tego, co zaszło w ciągu ostatnich kilku tygodni. Trudno bowiem komuś, kto bierze sam czynny udział w wydarzeniach, choćby największej wagi, w pełni uświadomić sobie miejsce tego wydarzenia w historii. Na to trzeba czasu i perspektywy. Ta perspektywa przyjdzie — i to przyjdzie nie za długo, bowiem każdy dzień pokongresowy przynosi nam krok naprzód, krok coraz większy, i narasta wielkie budownictwo zapoczątkowane przez Kongres.

Budujemy fundamenty socjalizmu — oto przewodnia myśl uchwał Kongresu, którą wypowiedział w swym referacie o podstawach ideologicznych Zjednoczonej Partii — Prezydent Bolesław Bierut. Kapitalizm w Polsce skończył się z chwilą objęcia władzy przez masy ludowe z klasą robotniczą na czele; pierwszy etap drogi do socjalizmu — etap umacniania władzy ludowej, zduszenia prób kontrrewolucji, odbudowywania podstaw naszej gospodarki, utrwalenia młodego organizmu państwa ludowego — mamy za sobą. Rozpoczynamy budownictwo fundamentów socjalizmu.

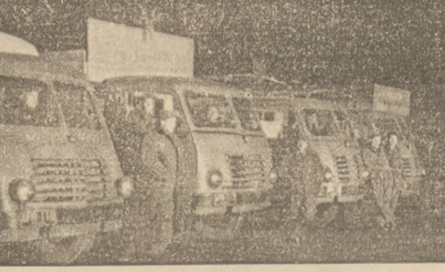
Co to znaczy zbudować fundamenty tego ustroju? Odpowiedź na to pytanie daje gigantyczny plan sześcioprzez min. Hilarego Minca.

Podstawą socjalizmu jest, jak mówiliśmy, wspaniale rozwinięty przemysł. Plan sześcioletni — to potężny krok naprzód w kierunku zbudowania takiego właśnie przemysłu. Polska jest krajem stosunkowo bardzo słabo uprzemysłowionym. Mamy to do zawdzięczenia naszej magnaterii, zaborcom, kapitalistom i obszarnikom okupantowi hitlerowskiemu — rządom swoich i obcych wyzyskiwaczy, którzy pozostawili nam w spuściznie zacofanie gospodarcze, niski poziom sił wytwórczych.

Ogólna produkcja przemysłowa wzrośnie w okresie 1949 — 1955 r. prawie dwukrotnie! Po wykonaniu planu sześcioletniego produkcja węgla wyniesie 90 — 95 milionów ton rocznie wobec 39 mlionów przed wojną, produkcja stali wzrośnie prawie dwukrotnie w stosunku do okresu przedwojennego, przemysł metalowy i maszynowy da przeszło dwa razy (a przecież w roku 19494 będziemy produkować znacznie więcej niż przed wojną).

Polska słynie dziś z wydobycia węgla — i słusznie górnictwo nazywane jest naszym przemysłem narodowym. Ale powstanie u nas drugi przemysł narodowy — chemiczny, którego produkcja wielokrotnie przewyższy przedwojenną. Samych nawozów azotowych produkować będziemy pięć razy więcej niż przed wojną. Szybko wzrośnie mechanizacja rolnictwa (w 1955 r. produkować będziemy 10 — 12 tys. sztuk traktorów i całej gospodarki (w r. 1955 produkcja samochodów ciężarowych osiągnie cyfrę 15 tysięcy, osobowych — 10 tys.).

J. Lider.



Entuzjastycznie została przyjęta pierwsza seria polskiego samochodu ciężarowego STAR-20 zademonstrowana przed uczestnikami Kongresu Zjednoczeniowego.

RUCH KIEROWCÓW STUTYSIĘCZNIKÓW W ZWIĄZKU RADZIECKIM

Masowy ruch współzawodnictwa w eksploatacji zwany jest w Związku Radzieckim ruchem „kierowców-stutysięczników". Mógłby się ktoś zapytać skąd pochodzi ta nazwa. Wyjaśnienie jest proste. Przodownicy pracy w współzawodnictwie w eksploatacji, to kierowcy, których samochody przeszły 100.000 km bez naprawy głównej.

O masowości współzawodnictwa pracy w transporcie świadczy, że w roku 1948 według danych Ministerstwa Transportu Samochodowego ZSRR na 100 kierowców zatrudnionych w podległych ministerstwu „autobusach". 30 posiadało zaszczytny tytuł „kierowcy - stutysięcznika".

O możliwościach racjonalizacji pracy każdego kierowcy świadczą osiągnięcia radzieckich kolegów. Z posiadanych przez Ministerstwo Transportu Samochodowego ZSRR za rok 1948 danych wynka (wykr. Nr 1), że średni, rzeczywisty przebieg międzyremontowy samochodu „Zis—5", prowadzonego przez kierowcę-stutysięcznika wynosił 116.000 km czyli dwukrotnie więcej od przewidzianej normy. Przebieg samochodu „Gaz—AA" wynosił 109.000 km, czyli trzykrotnie więcej od normy.

Równie wielkie są osiągnięcia kierowców - stutysięczników w dziedzinie zaoszczędzenia ogumienia i zmniejszenia zużycia benzyny i smarów.

Przeciętny przebieg opon samochodu „Zis—5" kierowcy - przodownika pracy wynosił w orku 1948, 70.000 km, samochodu „Gaz—AA"— 38.000 km.

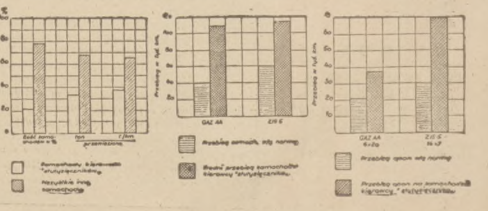
Obniżenie zużycia benzyny przez kierowników - stutysięczników waha się w granicach od 15 do 20%,

Przedłużene przebiegu międzyremontowego bez potrzeby naprawy głównej czy też napraw poszczególnych zespołów, lub ich wymiany pozwala na niezwykłe obniżenie zużycia części wymiennych, jak i zmniejszenie obciążenia warsztatów naprawczych. Ilość zaoszczędzonych w ten sposób na jeden samochód warsztatowych godzin pracy, waha się rocznie pomiędzy 1.500 a 3.000. Oszczędność zaś na częściach zamiennych wynosi od 4.5 do 8 tysięcy rubli rocznie.

Stała sprawność techniczna samochodów kierowców - stutysięczników daje w efekcie niezwykłe zmniejszenie czasów postojów, które wahają się w 0,5 — 2,0% całkowitego czasu pracy. W związku z tym roczny przebieg samochodu kierowcy - przodownika pracy wynosi 120 — 140 tysięcy tonokilometrów, przy zastosowaniu zaś jednej, lub przyczep 350—400 tysięcy.

Oszczędności przyniesione państwu, sięgające setek milionów rubli rocznie pozwalają Związkowi Radzieckiemu na dalszą rozbudowę praku samochodowego, jak i wydatne podniesienie zarobków awangardy pracowników transportu, kierowców - stutysięczników.

M. W.



Z placówek transportu



»C. HARTWIG«

Przedsiębiorstwo Państwowe

Ob. Mirosławski (po lewej), kierownik warsztatu f-my Hartwig, należy do czołowych warsztatowców. Specjalnością jego są silniki wysokoprężne. Bogate doświadczenie, zebrane podczas 25-letniej pracy zawodowej, pogłębione na bezdrożach i piaskach Afryki, gdzie walczył jako sierżant w służbie samochodowej, postawił obecnie Ob. Mirosławski do użytku transportu. Wiele ulepszeń jego pomysłu zostało przyjętych i przez inne warsztaty. Ostatnim jego udoskonaleniem była specjalna grzałka elektryczna do podgrzewania ropy w baku, co eliminuje zimowe trudności rozruchowe w silnikach wysokoprężnych.

•

Odpowiedzialność za załadunek spoczywa w rękach ob. Romana Łukomskiego. Jest on nie tylko seniorem wśród transportowców z racji swego wieku (62 lata), ale też na skutek 30-letniej pracy zawodowej. Praca w transporcie widocznie mu służy, gdyż czarny wąs nie siwieje, a sprężystości nie jeden młody może mu pozazdrościć.



Ob. Czapski (na zdjęciu z prawej strony)

Ob. Czapski jest I sekretarzem koła PZPR przy f-mie C. Hartwig, a zarazem jednym z czołowych przodowników pracy. Przekroczenie normy osiągnął on dzięki dbałości o swój wóz, który wskutek tego nie miał nigdy dłuższych przerw remontowych. Pracowitość i punktualność są podstawowymi cechami dobrego kierowcy transportowego i one właśnie wysunęły na czoło Ob. Czapskiego.

Najpopularniejszy kierowca Wrocławia Samochodziarz — Żołnierz — Śpiewak

Wielu słuchaczy Wrocławskiej Opery Robotniczej (pierwsza w Polsce) zastanawiało się co też Ob. Bronisław Turczyński robi lepiej — śpiewa, czy prowadzi samochód. Okazuje się, że robi bardzo dobrze jedno i drugie. A co najważniejsze, jedno drugiemu wcale nie przeszkadza. Rano w niebieskim kombinezonie jest wzorowym kierowcą Spółdzielni Wydawniczej „Wiedza", wieczorem zamienia się w tenora operowego, którego podziwia cały Wrocław.

Ob. Turczyński ma jeszcze trzeci „zawód", jest starym żołnierzem. Wraz z Pierwszą Armią, a dokładniej I-szym Baonem, a potem Pułkiem Łączności przebył bojowy szlak I. Armii WP od Lenino do Berlina.

Pozostało mu po tym okresie wiele wspomnień. Jeszcze więcej żołnierskich piosenek, którymi już wówczas umilał znojne, żołnierskie życie swych towarzyszy bojowych. Dziś swym pięknym tenorem umila życie walczącym z gruzami Wrocławiakom.

POLSKA i ŚWIAT zza kierownicy

Traktoryzacja Rolnictwa

Czechosłowaccy robotnicy — polskiemu rolnictwu

Do Czechosłowacji udała się w grudniu ubiegłego roku delegacja polska, która wzięła udział w uroczystym przekazaniu, przez robotników czechosłowackich fabryki traktorów „Ceskoslovenska Zbrojovka" w Brnie, traktora dla polskiego rolnictwa.

Traktor ten został wykonany przez czechosłowackich robotników poza godzinami pracy.

Dobry przykład sąsiadów

PRAGA, (PAP). — Czechosłowacki minister rolnictwa, Diurisz, podał do wiadomości cyfry ilustrujące mechanizację gospodarki rolnej. W Czechosłowacji jest obecnie 22 tysiące traktorów. W 1953 r., w ostatnim roku 5-latki, ilość traktorów zwiększy się do 45 tysięcy. Każda wieś będzie obsługiwana przeciętnie przez 3 traktory.

Do 1953 r. przewiduje się zakończenie mechanizacji rolnictwa.

Ale u nas będzie więcej

W swoim pięciogodzinnym referacie podczas Kongresu Zjednoczenia Minister Przemysłu i Handlu, Hilary Minc, zapowiedział, że po ukończeniu planu 6-letniego postawionych zostanie do dyspozycji rolnictwa w Polsce 60 tysięcy traktorów.

P. K. S.

»KOLEJ NA GUMACH«

Symbolem rozwoju motoryzacji w Polsce stał się niebiesko-żółty samochód PKS-u. Na nim mogliśmy obserwować zmianę zachodzącą w naszym taborze. Pierwsze „Gaziki" i „Zisy", dostarczone przez Związek Radziecki, samochody z demobilu i UNRRA, zastępowane były powoli lecz stale nowymi „Leylandami i Fiatami. PKS stał się jednakże nie tylko dowodem poprawy technicznej, stał się, co ważniejsze, przykładem pracy transportu samochodowego. Na 454 liniach komunikacyjnych autobusy PKS-u robią dziennie 1 800 kursów, przebywając około 100 000 wozo-kilometrów. Hasłem PKS jest dotrzeć wszędzie tam, gdzie nie dociera kolej. W roku 1948 zaprzestano konkurencji z PKP. Skasowane zostały wszystkie dalekobieżne linie, które miały swą rację bytu w okresie, gdy kolej bez pomocy transportu samochodowego nie mogła sprostać ogromnym zadaniom pierwszych lat powojennych. Obecna przeciętna długość trasy linii PKS wynosi od 20 do 150 km. PKS zatrudnia obecnie 6 000 pracowników. I to nie tylko zatrudnia, ale i szkoli wychowując nowy typ pracownika transportu. Gwarancję pewności pasażerów daje personel przeszkolony na licznych kursach dla kierowców, warsztatowców, konduktorów i kontrolerów ruchu. Obywatelska postawa „Pekaesiarzy" znalazła swe odbicie w czynie przedkongresowym. Mimo ciągle jeszcze poważnego braku taboru (tylko 72,5% stanu zaplanowanego) PKS w 11 miesięcy przekroczył plan przewozu o 4%, a plan wykonania osobowo-kilometrów o 7%. Cyfrowo wygląda to bardziej imponująco. Do 1 grudnia 48 r. przewieziono 21 146 tys. pasażerów, wykonując 686 478 tys. osobo-kilometrów. Prawda, że niemało?

W ciągu 1949 roku zostanie sprowadzonych do Polski 850 autobusów, które usprawnią komunikację osobową.

Pierwsze transporty wozów nadchodzą obecnie. 50 ze 180 zakupionych Fiatów znajduje się już w kraju, a dalsze nadejdą do końca marca 1949 r. Wraz z autobusami zostaną sprowadzone również i przyczepy w ilości 50 sztuk.

Dalsze zakupy poczynił PKS w Anglii, zamawiając tam 100 podwozi typu Leyland. Pierwsze serie tych wozów, które są obecnie karosowane w Mielcu wyjdą już w styczniu 1949 r.

Większy transport autobusów (450) przybędzie do kraju w połowie przyszłego roku. Zostaną one sprowadzone z Włoch, Czechosłowacji i Szwecji. Będą to głównie wozy typu „Skoda", „Fiat" i „Volvo". Z chwilą przybycia nowych autobusów zostaną wycofane z ruchu pasażerskiego wszystkie Bedfordy, ZIS-y, Chevrolety i inne ciężarówki. Część z nich zostanie użyta do przewozu towarów.

W ruchu pasażerskim ukażą się niebawem także Chaussony, które zakupił w grudniu 1948 r. PKS we Francji. Pierwszy transport autobusów w ilości 20 szt. znajduje się już w drodze. Chaussony te są przeznaczone dla Warszawy i natychmiast po przybyciu zostaną skierowane na linie podstołeczne.

Dyrekcja PKS stara się również o sprowadzenie wozów ciężarowych, 300 samochodów i 300 przyczep znajduje się już w kraju, a dalszych 200 wozów przybędzie w 1949 r.

Wozy ciężarowe nie będą służyły wyłącznie do przewozu towarów, lecz będą użyte również i do kampanii siewnej, buraczanej itp.

W związku z trudnością przeładunkową wagonów towarowych i przewożenia ich do składów, dyrekcja PKS przystąpiła ostatnio do opracowania planu przewozu na specjalnych przyczepach wagonów wraz z towarem. W roku 1949 plan ten zostanie zrealizowany i na ulicach Warszawy będziemy widzieli wagony kolejowe na przyczepach, prowadzone przez ciągniki.

SLS





Czeska brygada robotnicza pod kierownictwem majstra J. Krotky'ego wyremontowała bezinteresownie w ośrodkach PNZ uszkodzony tabor traktorowy.

Pierwszy „Ukrainiec" DAZ-150

Sztaby frontów wojny ojczyźnianej planowały jeszcze ostatnie miażdżące hitlerowców uderzenie, a żołnierz radziecki zbliżał się do Berlina, gdy w Dniepropetrowsku robotnicy radzieccy przystąpili do budowy fabryki-giganta Dniepropetrowskich Zakładów Samochodowych (DAZ).

Teren zakładów obejmuje ogromną przestrzeń 200 ha. Między pojedyńczymi działami produkcyjnymi, mieszczącymi się w nowoczesnych, jasnych halach, o długości 0,5 km i więcej, przebiegają szerokie asfaltowe drogi, obsadzone drzewami akacji, topoli i klonu. W odległości kilometra od zakładów rozmieściło się nowowybudowane miasteczko, które zajęli robotnicy — twórcy fabryki. Czynne są tam już: fabryczny teatr i kino, szkoła powszechna, zawodowa, biblioteka, poliklinika, łaźnia, piekarnia, stadion sportowy i przedszkole. — Wszystko zaś skryte w zieleni skwerów i pięknych parków.

W czasie pierwszomajowego święta robotnicy Dniepropetrowskich zakładów mogli już zademonstrować pierwszy rezultat swej pracy. W defiladzie w Kijowie wziął udział 3,5-tonowy, ciężarowy samochód, na którego masce z boku widniał napis: „Ukrainiec", na chłodnicy zaś: „DAZ-150".

„Moskwicz" za trzymiesięczny zarobek

Niedawno otwarty został w Moskwie sklep Ministerstwa Przemysłu Samochodowego i Traktorowego. Na sprzedaż wystawiono dwa typy samochodów: „Pobieda" — pięcioosobowa maszyna o sile 50 KM i czteroosobowy — 25 KM „Moskwicz".

Pierwszy z samochodów wyrabiany jest w jednym typie, w kolorach: czarnym, niebieskim, piaskowym i zielonym. Drugi produkowany jest w dwóch modelach — kabrioletu i bardziej popularnego sedanu.

O wielkim zainteresowaniu, jakim cieszą się te wozy, świadczy fakt, że w sklepie przy końcu ulicy Karola Marksa w Moskwie ciągle panuje tłok, a w ciągu, np. 15 minut, sprzedano 5 samochodów „Moskwicz". Samochody kupują przeważnie inżynierowie i ludzie nauki (34% w ciągu pierwszych dziesięciu dni sprzedaży), aktorzy i artyści — 19%, robotnicy fabryczni — 18%, lekarze i nauczyciele również 18%.

Produkcja jest już taka, że nabywcy mają zapewnioną dostawę wozów już w trzy, lub cztery dni po wpłaceniu należności, która nie jest wcale wysoka, gdyż koszt kupionego samochodu wynosi przeciętnie 3 — 4-krotny zarobek miesięczny nabywcy.

Wędrówki... i na postoju

„TRÓJFAZOWA" JAZDA w Pradze Czeskiej

MILICJA WARSZAWSKA WALCZY Z ANARCHIĄ RUCHU

Motoryzacja wzrasta z dnia na dzień, coraz większa ilość samochodów i autobusów mknie po ulicach stolicy. Gdy w końcu ubiegłego roku zarejestrowanych było w Warszawie 7 415 samochodów, to już w lipcu tego roku było ich 14 277, obecnie cyfra sięga już 20 000. Nie tylko jednak te samochody jeżdżą ulicami miasta, dochodzi jeszcze wielka ilość wozów z prowincji, a dalej tramwaje, dorożki, wozy konne i wózki rowerowe, motocykliści i rowerzyści oraz rzesze pieszych. Nad całością ma pieczę milicja z Kompanii Ruchu.

By sprostać rozległym zadaniom milicjanci z Kompanii Ruchu przechodzą specjalne wyszkolenie, podstawą którego jest dokładna znajomość przepisów.

Panująca z winy kierowców i przechodniów anarchia uliczna została już w znacznej mierze opanowana dzięki akcjom Kompanii Ruchu. Pamiętamy tydzień nauki chodzenia w marcu ub. r., a jeszcze lepiej ostatni tydzień przypomnienia przepisów w listopadzie, w czasie którego 2 780 osób ukarano na łączną sumę 302 600 zł, a 4 200 osób upomniano.

Grudzień był w ruchu ulicznym Warszawy wyjątkowo „pechowym" miesiącem. Zdarzyło się wtedy 260 wypadków, co pociągnęło za sobą śmierć 15 osób (przeciętnie 8 — 10 miesięcznie); 38 osób było ciężko, a no 51 potrąceń przechodniów. Przy zwalczaniu nieprzestrzegania przepisów sporządziła milicja 3 841 protokółów, odbierając 131 kierowcom prawa jazdy. Zatrzymano też 447 kart rejestracyjnych pojazdów mechanicznych. U 52 kierowców stwierdzono stan nietrzeźwy za kierownicą.

. Milicja dokłada ze swej strony wszelkich starań, by ilość wypadków się zmniejszyła, by opanować stale wzrastający ruch uliczny, lecz nie pomogą żadne kary, nawet najbardziej surowe, gdy kierowcy nie będą sami na siebie uważać i pilnować wzajemnego przestrzegania przepisów. W projekcie jest zawieszanie czasowe prawa jazdy kierowcom w wypadku stwierdzenia wykroczeń, o-



Pewność z jaką kpr. Pałac kieruje ruchem ulicznym na skrzyżowaniu, daje poczucie bezpieczeństwa zarówno kierowcom jak i pieszym.

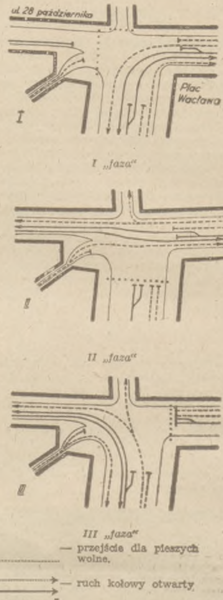
raz tworzenie specjalnych sądów dla automobilistów. Kontrolę trzeźwości wśród kierowców przeprowadza milicja przez pobranie krwi i odesłanie jej do Państwowego Instytutu Higieny, celem zbadania procentu alkoholu.

Energiczna postawa warszawskich milicjantów, daje nadzieję, że już wkrótce stolica stanie się i pod tym względem wzorem dla innych miast w Polsce.

K. W. Z.

Co cechuje miejski ruch samochodowy w Pradze? Zapytał mnie po powrocie z Czechosłowacji jeden z warszawskich kolegów - kierowców, który lubi sobie jeszcze tak od czasu do czasu wymijać na zakręcie na „trzeciego". Odpowiedź, przyznam, przyszła mi nie lekko. Musiałbym go wziąć chyba na lemoniadę (byłem w samochodzie, więc o „angielce" ani mowy) i wyjaśniać z godzinę. Wpadłem więc, jak się to często w nieszczęściu zdarza, na genialny pomysł i odparłem: — Porządek i „trójfazowość". Nad porządkiem mój warszawski kolega przeszedł do porządku, przestraszyła go tylko ta „trójfazowość". Wyraził nawet z góry obawę czy aby nasza milicja nie zechce po moich wypowiedziach zastosować tego samego w Warszawie. Musiałem go więc uspokoić; co czynię równocześnie teraz publicznie.

Odpowiednikiem naszego skrzyżowania Marszałkowska — Aleje Jerozolimskie, jest w Pradze skrzyżowanie ulicy 28 Października z Placem Wacława, stanowiące jeden z najruchliwszych punktów miasta. Skrzyżowanie posiada typowy kształt litery T, przy czym wszystkie trzy kierunki ruchu posiadają jednakowe nasilenie i jednakową ważność. Sytuacje komplikują nadomiar złego szyny tramwajowe, biegnące aż w czterech kierunkach. Normalna dwufazowa regulacja ruchu w tych warunkach nie zdaje egzaminu (co ma i na naszych głównych skrzyżowaniach miejsce), ponieważ samochody skręcające na boki zmuszone są przecinać ruch pieszych oraz co gorsze, ruch kołowy. Niebezpieczeństwo to, szczególnie poważne dla skręcających w lewo, rok rocznie powoduje wypadki oraz w dużej mierze zmniejsza przelotowość skrzyżowania. Z tego też powodu na opisywanym skrzyżowaniu, jak i innych głównych skrzyżowaniach Pragi, wprowadzono trójfazową regulację ruchu. Podstawowym osiągnięciem trójfazowej regulacji ruchu jest, jak to wykazują szkice, całkowite zlikwidowanie przecinania ruchu czy to pieszych, czy kołowego przez samochody i pojazdy dopuszczone do przejazdu przez skrzyżowanie. Tego rodzaju system pozwala na doskonałe uchwycenie ruchu pieszych w ogólne szranki regulacji oraz zwiększa kolosalnie przelotowość nie dopuszczając do tworzenia się zatorów. Na szeregu skrzyżowań znajdują się również pod-



wójne rozgałęzienia torów tramwajowych, które umożliwiają zjechanie tramwajowi, o ile jego kierunek ruchu jest zamknięty, w bok, celem przepuszczenia znajdującego się za nim wozu, posiadającego akurat prawo przejazdu.

Karel Mathias

Witold Rychter
KIEROWCA KRÓL JEZDNI

„Chauffer" (czytaj: szofe) — to po francusku „opalać". Stąd w dawnych czasach, gdy samochód był parowy i trzeba było palić pod kotłem, czynił to we Francji „chauffeur", czyli po polsku „palacz". Tak więc jegomość, kierujący dawnym samochodem w początkach obecnego stulecia nazywał się palaczem, lub z francuska szoferem. Natomiast po polsku nazywa się i nazywać się będzie k i e r o w c ą. Pamiętajcie o tym, Drodzy Koledzy i przestańcie nazywać się wzajemnie szoferami. Jesteście kierowcami, polskimi doskonałymi kierowcami, jakich nie zna cały świat. Nie macie nic wspólnego z nazwą „szofer", który przed wojną zaliczany był do tak zwanej „służby domowej".

Pytacie, dlaczego cały świat osłupiałby na widok polskiego kierowcy? Przecież to takie proste! Zastanówmy się nad tym.

Jedzie nasz kierowca i jadąc klnie, że przy wymianie praw jazdy nie chcą mu dać I klasy. Jedzie, jedzie, aż wreszcie staje dokładnie *pod znakiem zakazu zatrzymywania się*. Spytacie go, dlaczego tu stanął? Odpowie, że „tylko na chwilkę".

Zawraca kierowca taksówki na wąskiej ulicce, by stanąć na stacji. Zatrzymuje swym samochodem szereg pojazdów. Ale mało tego. Właśnie, gdy zatrzymał się w poprzek jezdni, trafia się pasażer...

Siup! Otwierają się drzwi taksówki i potężne cielsko paskarza we wspaniałym futrze ładuje się do środka. „Kierowca" czeka cierpliwie. Czekają cierpliwie inni kierowcy i wymyślają w duszach. Ciekawe, czy znalazłby się na świecie taki drugi kierowca taksówki, który by wyczynił taką sztukę, albo też, czy znaleźliby się tacy cierpliwi kierowcy, którzy by czekali, aż pasażer wsiądzie do stojącego w poprzek jezdni samochodu?

Zróbmy sobie kiedy frajdę i przypatrzmy się, co się dzieje na moście Poniatowskiego w Warszawie w godzinach dużego ruchu. *Oto pojazdy stają w trzy szeregi i czekają na przejazd.* To w porządku. Ale nadjeżdżają inne i nie chcąc czekać w kolejce wyrywają do przodu w czwartym szeregu. Obok tego szeregu *tworzy się za chwilę piąty, stojący już na przeciwnym torze tramwajowym.* Teraz ruch kołowy zostaje dokładnie zatkany. Dlaczego?

Oto dlatego, że niektórzy „kierowcy" uważają się za lepszych od swych kolegów. Uważają, że przepisy ich nie obchodzą. Uważają, że mają pierwszeństwo jazdy. Uważają wreszcie, że są sprytniejsi. Nie chcą czekać na odjazd w kolejce, jak przystało na przyzwoitego człowieka, lecz wpychają się bezczelnie przed wszystkimi.

Jaki tego skutek? Tylko taki, że już wtedy nikt nie może przejechać. Trzeba powolutku rozplątywać bałagan, trzeba naużerać się z niesfornymi kierowcami, trzeba tracić nerwy, czas i benzynę.

Oczywista ten, który się pcha, przeważnie przepcha się prędzej. Ale, czy to jest przyzwoicie? Bardzo wątpię.

Zastanówmy się chwilę nad tym przykładem. Co by to było, gdyby wszyscy kierowcy byli na tyle mądrzy i dobrze wychowani, że zachowaliby kolejkę w trzech tylko szeregach, to jest tylko po prawej stronie jezdni.

Oczywiście, nie byłoby przyczyny do zatamowania ruchu, nie trzeba byłoby interwencji milicjantów, nie byłoby kłopotu. Wszystkie trzy szeregi jechałyby zgodnie obok siebie, szybko i sprawnie. Wszyscy przejechaliby w czasie znacznie krótszym. Ale, czy to kto zrozumie?

Tak! Oczywiście tak! Ale zrozumieją to tylko kierowcy z prawdziwego zdarzenia, kierowcy doświadczeni, kierowcy wysokiej klasy. Zrozumieją to tylko ci, którym poszanowanie przepisów weszło w krew, którzy traktują swój zawód poważnie i solidnie. Zrozumieją tylko ci, którzy już jeździli w wielkich miastach Europy. Ci, którzy widzieli sprawny ruch kołowy na ulicy Gorkiego w Moskwie, lub na Oxford Street w Londynie. Inni muszą wierzyć na słowo.

Niechby tak w jakim Paryżu kierowca jeździł sobie po całej szerokości jezdni swoją dekawką! Toż „zrobiliby" go tam „na szaro". A w Warszawie?..

Niechby w Leningradzie kierowca zatrzymał się na metr od chodnika, wysiadł, zamknął służbową karetę na klucz i poszedł do sklepu! Nie długo by tam stał i prawdopodobnie odechciałoby mu się raz na zawsze urządzać takie kawały.

JAK JEŹDZIĆ W MIEŚCIE

Zdawałoby się, że jeżdżenie po mieście nie jest takie trudne, że wystarczy tylko mieć prawo jazdy, umieć prowadzić samochód i znać jako tako przepisy.

Najlepiej uczyć się na błedach, przypomnijmy więc sobie, jakie są te najczęstsze i najbardziej rażące przekroczenia obserwowane na ulicy.

Skrzyżowanie, światło czerwone, wszystko stoi i czeka — gdy jednak b'yśnie żółte, to już niektórych ponosi i ruszają z miejsca. Nie, koledzy, to nie wyścigi na Służewcu, przejeżdżać nie wolno, licząc, że „zdążę przed czerwonym przeskoczyć". Skręcając na skrzyżowaniach musimy jechać bardzo uważnie, gdyż przecinamy falę przechodniów.

Często spotykamy także wypadki pozostawiania wozów bliżej, niż 10 m od rogu dwu ulic, co zasłania innym widok na przecznice. Parkując samochód pamiętajmy, że nie może on w żadnym razie tamować przelotności ulicy, ani być również przeszkodą dla pieszych.

Są ulice, na których nie wolno w ogóle wyprzedzać, lub zakaz ten dotyczy tylko pojazdów danej kategorii i tu właśnie kierowcy zarabiają często karne mandaty.

Sprawa sygnałów jest czasem kłopotliwa, lecz do zakazu ich używania trzeba się stosować. Jedźmy więc wolniej i ostrożniej. No i w ogóle szanujmy swoje uszy, bo jakby tak na przykład wszyscy chcieli naraz trąbić, to lepiej chyba byłoby już „pełnym gazem" zwiać gdzie za miasto.

Dziś, niestety, nie wszystkie ulice mają dostateczne oświetlenie i w związku z tym często widzi się pojazdy jadące takimi ulicami z zapalonymi światłami szosowymi. Naturalnie, że lepiej wtedy widzimy. Jest to jednak poważne przekroczenie przepisów ruchu. Oślepiamy bowiem inne pojazdy i pieszych, którzy oszołomieni nagłym światłem łatwo tracą orientację, w wyniku czego może dojść do wypadku.

Od kierowców w mieście wymaga się nie tylko ostrożności, przestrzegania przepisów i dobrego prowadzenia, ale też odpowiedniego poziomu etycznego. Zachowanie się kierowcy w razie wypadku jest chyba wszystkim dobrze znane, chodzi więc o rzecz inną i raczej błahą, ale dającą świadectwo kulturze kierowcy: gdy jest błoto nie jedźmy prędko wzdłuż chodnika i uważajmy, by nie ochlapywać przechodniów. Szkoda cudzych pończoch i spodni, a naszego dobrego imienia kulturalnego kierowcy.

K. Wolff Zdziennicki.

WIELKI KONKURS „ZA KIEROWNICĄ"

Pragniemy zacząć rok 1949 w pogodzie i radości. Chcemy aby uśmiech jak najczęściej towarzyszył kontaktowi Milicji Ruchu z kierowcami. Nasz pierwszy tegoroczny konkurs będzie miał na celu ne tylko uczczenie Milicji Ruchu, ale i „odkrycie" najenergiczniejszych i najsympatyczniejszych milicjantów. Prosimy zatem naszych Czytelników o nadsyłanie fotografii, podawanie nazwisk, imion i adresów milicjantów z Komp. Ruchu z całej Polski, wyróżniających się w służbie energią, bystrością, grzecznością i... miłym uśmiechem.

Dla wyróżnionych milicjantów przeznaczamy następujące nagrody:

I — duży komplet książek (6 sztuk) wydanych przez „Prasę Wojskową";

II — 4 książki; III — 2 książki.

Natomiast dla Czytelników za nadesłaną fotografię i opis do niej przeznaczamy 30 nagród:

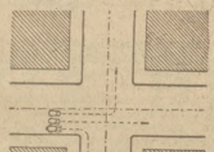
I — 4 książki dotyczące techniki i obsługi pojazdów mechanicznych;
II — 2 ksążki z techniki samochodowej;
III — książkę „Samochód nowoczesny"
oraz 27 kwartalnych prenumerat naszego pisma.

Listy z fotografiami i „charakterystyką" ulubionych milicjantów prosimy nadsyłać do dnia 25 lutego br. na adres: Redakcja „Za Kierownicą" Warszawa, ul. Filtrowa Nr 2/4, pokój 422.

W drodze i NA POSTOJU

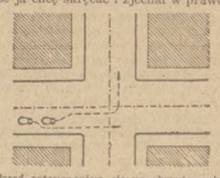
Czy kierunkowskaz wystarczy?

Bardzo nie lubię zbyt pewnych siebie ludzi. Tymczasem często się zdarza, że ktoś z moich kolegów-kierowców, właśnie z powodu tego brzydkiego nawyku często mi się „naraża". Wiecie zaś kiedy? Przy dojeżdżaniu do skrzyżowania ulic. Powiedzcie sami, czy i Was by to nie zdenerwowało. Jedzie jegomość po prawej stronie jezdni, kierunkowskaz u niego jakiś „niekonieczny", nie wiadomo: czy wychyla się, aby pokazać życzenia swego „mocodawcy", czy też jest to stała jego pozycja. Jedziesz więc, jąc co też on zrobi, albo gdy masz człowieku, za nim delikatnie, czeka-



Prawidłowo „ustawione" pojazdy przed skrzyżowaniem — teraz każdy pojedzie już w „swoją" stronę

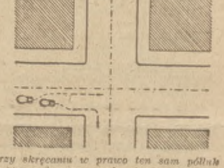
więcej temperamentu to dodajesz gazu i chcesz go wyminąć, a on akurat spokojnie skręca w lewo, pewny siebie i uważający, że choćby i najgorsza plucha, to każdy musi patrzeć tylko na jego kierunkowskaz. Hamujesz więc ile sił w nodze i stajesz przed jegomościem z piskiem opon akurat na czas, aby dojrzeć jego oburzoną twarz. Wtedy, mówię Wam, krew mnie zalewa, jak to się mówi po warszawsku, na „pewniaka". Bo powiedzcie sami, koledzy: nie mógłby tak, jak robi każdy przyzwoity kierowca w mieście, przed skrzyżowaniem zjechać półłukiem na lewo, potem zaś jechać jeszcze kawałek po prostej, aż do miejsca skrzyżowania. Wtedy wiem dobrze o co chodzi. Chce on skręcać w lewo, mijam go więc z prawej i nie drę niepotrzebnie opon, które, jak sami wiecie, „słono" kosztują i nas i państwo. Ja osobiście patrzę jeszcze zawsze w lusterko, czy jadący za mną samochód zauważył, że ja chcę skręcać i zjechał w prawo.



Przed zatrzymaniem się na skrzyżowaniu półłuk w lewo — ponieważ za chwilę jedziesz, skręcasz w lewo.

I to nigdy nie zawadzi. Dlatego też, koledzy, jeszcze nie musiałem spawać błotników. To samo robię zawsze przed zakrętem w prawo, z tym tylko, że w danym wypadku zjeżdżam na prawo. Kiedy zaś chcę jechać prosto, trzymam się środka.

Tak więc koledzy jeżdżący w mieście: proszę nie denerwujcie mnie niepotrzebnie, uważając, że moim jedynym obowiązkiem jest wpatrywanie



Przy skręcaniu w prawo ten sam półłuk w prawo jeszcze przed zatrzymaniem się.

się bez przerwy w Wasz kierunkowskaz i pozwólcie mi na nieco wcześniejsze zorientowanie się. *Gwarantuję Wam wówczas całość błotników i wesoły uśmiech przy mijaniu.*

Wasz *Marian Wilk*,
kierowca wozu A—81474.

A u nas? Rozejrzyjmy się po ulicy! Zauważymy co krok takie rzeczy. Co krok ujrzymy świadome lub pochodzące z lekceważenia przekraczanie przepisów jazdy. Co krok powinna interweniować milicja, która jednak nie może być wszędzie. Zresztą, czy to wystarczy? Czy konieczne jest karanie? Czy nie lepiej samemu zastanowić się nad szkodą, którą wyrządza się społeczeństwu i gospodarce państwowej przez niezachowanie przepisów jazdy?

Tak jest już na świecie, że postępowanie wbrew przepisom jest łatwiejsze, niż ścisłe zachowanie prawa. Ale, czy daje to równe zadowolenie osobiste?..

Przed Ministerstwem stoi kilkanaście samochodów. Kierowcy wyszli i gawędzą w grupce ze sobą. Kim są ci kierowcy?

Kilku poważnych, starszych obywateli. Ich ręce wskazują, że całe życie przejeździli na samochodach, że pamiętają jeszcze te zamierzchłe czasy, kiedy nie było rozruszników w silnikach, a opony nabijane były stalowymi gwoździami.

Kilku kierowców pochodzi z wojska. Przebyli oni chlubnie całą kampanię i w wojsku nauczyli się jeździć. Obecnie pracują w cywilu i mają pierwszorzędną opinię.

Jest jednak kilku zupełnie młodych. Ci nie bardzo znają przepisy, gdyż nikt ich tego nie uczył. Ot, zdobył taki młodziak psim swędem trochę wiadomości o samochodzie, uzupełnił sprytem resztę i przeszwarcował się przez egzamin. Prawo jazdy ma, ale z wiedzy to tylko... umie ganiać pełnym gazem, jak popadnie. Taki w ogóle nie wie, jak należy jeździć; co jest przyzwoite, a co nie. Co wolno, a co nie. Dla niego to wszystko wolno... jeżeli go nie złapią.

Czy nie mam racji? Czy te młodziaki nie są najbardziej chojrakowate w jeździe? Czy można zwrócić im uwagę? Chyba lepiej nie, gdyż posłyszy się dopiero wtedy, co taki potrafi... w gębie.

Mało jest starych kierowców w Polsce, którzy by mnie nie znali, jak również, których bym ja nie znał. Wszyscyśmy razem zaczynali polską motoryzację. Razem przechodziliśmy przez dobre



i złe czasy. Razem klęliśmy na siebie wzajemnie i razem sobie wzajemnie pomagaliśmy. Razem wreszcie walczyliśmy we wrześniu przeciwko Niemcom i razem walczyliśmy podziemnie podczas okupacji. Wyście czynili wszystko możliwe, by mnie wyprowadzić z równowagi, ja zaś rujnowałem sobie nerwy podczas dziesiątków tysięcy egzaminów. Ja się już postarzałem, ale i Wy też. Wyście już przekonali się, co to jest naprawdę samochód, jak powinien wyglądać ruch uliczny, jak należy jeździć.

Po co to przypominam? Dla bardzo prostej przyczyny. Oto na Was teraz kolej! Wy musicie teraz zabrać głos! Wy — starzy transportowcy, **Wy — starzy taksówkarze! Wy jesteście tymi,** którzy muszą nauczyć niedoświadczonych młodych. Wy musicie dawać przykład.

Gdy rozmawiam z którymkolwiek z mych starych przyjaciół — kierowców, których egzaminowałem, lub sztorcowałem onego czasu, zawsze skarżą się: „... bo to te młodziaki robią nam, starym, taką konkurencję... Nic toto nie umie, a robi mądrego..."

Cóż! Życie idzie naprzód. Źle byłoby, gdyby tylko starzy byli kierowcami. Przeciwnie. Zależy nam wszystkim, żeby jak największa ilość młodych umiała jeździć. Zależy nam na tym, by młody chłopak już w szkole średniej nauczył się jeździć, by zmotoryzował się, by był jak najwcześniej kierowcą. Jest to słuszna zasada, w myśl której SP szkoli młodzież w automobilizmie.

Przede wszystkim pomagamy jej przykładem. Niech widzi młody praktykant PKS-u, jak powinno się jeździć, jak jeździ stary kierowca.

Gdy widzimy, że który z „fuksów" nie zna przepisów, nie wzruszajmy ramionami, lecz nauczmy go w najżyczliwszy sposób. Nie tolerujmy natomiast nigdy nadmiernie zarozumiałych. Nie tolerujmy bufonady. Korzystajmy z każdej okazji, by wytknąć przekraczającemu przepisy jego błędy. A również krytykujmy siebie sami. Czuwajmy nad naszą jezdnią i powstrzymujmy się od takich czynów, które by mogły być sprzeczne z kulturalnym kierowaniem samochodem.

Jesteśmy narodem o wyjątkowych zdolnościach. Używajmy tych zdolności na naszym odcinku pracy. Nie marnujmy tych zdolności na łamanie przepisów. Pamiętajmy, że człowiek całe życie się uczy i nigdy nie jest za mądry. Uczmy się zawsze i wszędzie, a dla kolegów miejmy nie wymyślanie, lecz miły uśmiech.

Witold Rychter

Poznajemy SAMOCHÓD

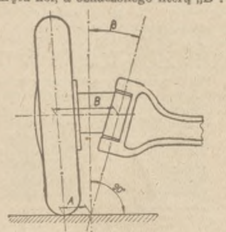
Co oznacza ustawienie przednich kół*)

Nawiązując do poprzedniego artykułu o ustawieniu przedniej osi z kolei omówię dalszą cechę, a mianowicie: pochylenie sworznia zwrotnicy.

Przez pochylenie sworznia zwrotnicy rozumiemy kąt zawarty pomiędzy podłużną osią sworznia zwrotnicy a pionem oznaczonym literą „B" na rys. nr 4.

Zmierzenie tego kąta jest rzeczą dość skomplikowaną, a szczególnie przy niezależnym zawieszeniu przednich kół.

Pochylenie sworzni zwrotniczych, łącznie z pochyleniem zmniejszają wydatnie wysiłek potrzebny do wywołania skrętu kół. Polega to na zmniejszeniu ramienia na jakim działają opory oznaczonego na rys. literą „A", w stosunku do ramienia, na jakim działamy celem wywołania skrętu kół, a oznaczonego literą „B".



Wynika z tego, że siła potrzebna na skręcenie kołami będzie się zmieniać w stosunku $\frac{A}{B}$ — a więc będzie tym mniejsza, im wielkość „B" będzie większa, a wielkość „A" mniejsza.

Ponieważ jednak wielkość „B" ze względów na wytrzymałość zwrotnicy staramy się wykonać możliwie niewielką (zostaje ona podyktowana szerokością bębna hamulcowego i piasty) dla lżejszego kierowania pojazdem, wielkość „A" powinna być jak najmniejsza, a więc równa zeru. W tym wypadku koło skręcałoby się na miejscu, nie wykonując żadnej drogi, a więc obrotu. W rzeczywistości wielkość A = 0 spotykamy jedynie przy oponach wysokociśnieniowych. Przy obecnym zastosowaniu do samochodów opon średnio- i niskociśnieniowych spłaszczenie opony przy zetknięciu z ziemią powiększa znacznie powierzchnię styku, co przy skręcie koła na miejscu wywołuje znaczne opory. (Wiemy z doświadczenia, że nawet najwolniejsze posuwanie się pojazdu, a więc obrót kół, znacznie zmniejsza siłę potrzebną do obrócenia kierownicy, w stosunku do wykonania tego skrętu, kiedy pojazd stoi w miejscu). Z tego powodu wielkości „A" nie zmniejszamy do zera.

Pochylenie sworzni zwrotniczych ułatwia również prowadzenie samochodu, gdyż przeciwdziała ono skręcaniu się kół pod wpływem działania oporów, wywołanych nierównościami jezdni. Pochodzi to stąd, że skręt koła powoduje równoczesne unoszenie pojazdu, czemu przeciwstawia się jego ciężar, starając się utrzymać koła w kierunku jazdy na wprost. Ponieważ jednak ta dodatnia strona przekreśla wspomnianą uprzednio, a mianowicie utrudnia nam skręcenie, dobranie kąta jest sprawą ustalenia „złotego środka" drogą eksperymentalną.

W kolejno następujących artykułach opiszę czwartą i ostatnią cechę ustawiania przednich kół, tj. kąt wyprzedzania, sposoby i przyrządy służące do mierzenia tych cech oraz fabrycznie przepisane ich wielkości dla spotykanych u nas typów samochodów.

inż. J. Wójcicki

*) Pierwsza część nin. artykułu ukazała się w Nr 7 „Z. K.".

Czy lubisz POMPOWAĆ dętki?

Zabawne pytanie! Kto lubi tak mało przyjemne i wyczerpujące zajęcie! Trzej automobiliści z Bytomia, którzy również mieli dość kłopotów z dętkami, postanowili znaleźć jednak sposób na prosty, pewny i tani aparat, który pozwoliłby kierowcom na uniknięcie żmudnej pracy pompowania dętek. Ob. Ob. Wacław, Wszelaczyński i Zdzieszyński po dłuższych próbach skonstruowali wreszcie taki przyrząd, który pozwala na napompowanie opony samochodowej do ciśnienia 2,5 atm. w ciągu 1,5 do 2,5 min., przy czym zawartość benzyny w pompowanym powietrzu nie przekracza 0,02%.

Zasada tego aparatu, który nazwany został trafnie „TEMPO", jest bardzo prosta: wkręcony zostaje zamiast świecy do jednego z cylindrów silnika, oczywiście czterotaktowego i co najmniej dwucylindrowego. Przez szczelinę aparatu (1) podczas ruchu tłoka w dół zassane zostaje do cylindra powietrze. Przekrój szczeliny i otworu w trzpieniu aparatu (2) został tak dobrany, aby opory przepływu zasysanego powietrza były jak najmniejsze. Dzięki temu benzyna z gaźnika praktycznie zupełnie nie jest zasysana. Większa część dostaje się bowiem do cylindra przez aparat, a ta niewielka ilość powietrza, przedostająca się również do cylindra przez rurę ssącą, ma zbyt małą prędkość przepływu, aby porwała za sobą benzynę z rozpylaczy.

Ważny też bardzo jest system zaworków sterujących powietrze w aparacie. Wykonane one zostały z materiału sprężystego, o małej bezwładności i dobrych własnościach doszczelniających, a mianowicie z gumy. Zaletą ich jest więc samoczynność działania. W momencie ruchu tłoka w dół odchyla się klapka gumowa wlotowa, klapka wylotowa zostaje jednocześnie mocno doszczelniona. Gdy tłok następnie idzie w górę klapka wlotowa zamyka się, a uchyla się klapka wylotowa (oba zawory są w tym momencie zamknięte—suw sprężania) i powietrze pompowane jest do dętki przez wąż gumowy (3), na tyle długi, by sięgnął do kół bez potrzeby ich zdejmowania (dla ew. podpompowania dętek). Wąż zakończony jest dociskiem (4) do zamocowania na zaworze dętki.



Gwint (5) wykonany być może w dwóch wielkościach: 14 i 18 mm. Niestety, przy gwincie 10 mm nie da się już uniknąć większej domieszki benzyny w pompowanym powietrzu. Cały aparat wykonany jest z lekkiego stopu i waży niewiele. Małe jego rozmiary pozwalają na użycie go nawet w tych silnikach, które mają utrudniony dostęp do świec. Aparat „Tempo" może być użyty zarówno do samochodów osobowych, jak i ciężarowych. Próbowany był nawet do dwucylindrowego motocykla BMW 750 ccm. Analiza domieszki benzyny przeprowadzona została przez Instytut Naukowo-Badawczy Przemysłu Węglowego z wynikiem, jak już podaliśmy wyżej. Po zgłoszeniu do Urzędu Patentowego rozpoczęto na Śląsku produkcję tego pomysłowego urządzenia, które niewątpliwie zainteresuje brać motorową.



My zaś z przyjemnością notujemy ten nowy i praktyczny pomysł polskich konstruktorów! *Pi-Wi*

Normy zużycia paliwa

W wyniku próby zużycia paliwa, zorganizowanej przez Automobilklub Polski oraz opierając się na materiałach praktycznych, przedłożonych przez członków gremium rzeczoznawców, inż. Radzikowski i Czayka opracowali tabelę norm zużycia paliwa dla samochodów typowych, używanych na terenie Polski.

Normy obejmują zużycie przeciętne i nie biorą pod uwagę warunków specjalnych: np. jazda przy dużym nasileniu ruchu, jazda w zimie, śnieg, gołoledź, jazda po drogach gruntowych itp. — gdzie normy zużycia paliwa muszą być odpowiednio podwyższone.

Marka i typ	L/100 km
Dodge ¾ t.	28
Dodge 1,5 t.	30
Dodge 3 t.	32
Bedford ¾ t.	26
Bedford 3 t.	30
Chevrolet C ¾ t.	26
Chevrolet C 3 t.	30
Chevrolet USA 2,5 t	30
GMC 3 t.	40
Studebaker 3 t.	42
Gaz - AA	22
Gaz - 51	25
Zis - 5	35
Zis - 150	28
Ford - V - 6 ¾ t.	26
Ford - V - 8 — 3 t.	32
Ford - V - 8 — 1,5 t.	28
Ford - 6 — 3 t.	30
Renault 1 t.	12,5
Fiat e, 5 t.	20
Fiat 7 t.	25
SPA 10 t.	35
MACK	38
Skoda 1101	10
Fiat 1100	10
Simca 8	10
Fiat 1100 L	10,5
Citroen	12
Willys-Jeep	15
Chevrolet - Fleetmaster	16

1/2 godziny w garażu

DOCIERANIE SAMOCHODU

Podstawowym okresem, który później zadecyduje o sprawności samochodu przez cały czas eksploatacji, jest okres docierania. Zarówno samochody nowe, jak i po naprawie głównej i średniej, chociaż dostają się do rąk kierowcy w stanie gotowym do użytku, to jednak wymagają zachowania specjalnych środków ostrożności i przestrzegania zaleceń fabrycznych.

Dotyczy to przede wszystkim silnika, którego w okresie docierania *nie wolno pod żadnym pozorem przegrzewać*, tj. nie dopuścić do zagotowania wody w chłodnicy. Dlatego należy ograniczyć szybkość ruchu pojazdu, oraz nadmierne przyspieszanie obrotów wału. W tym celu właśnie fabryki zakładają specjalną podkładkę między kołnierzem gaźnika, a rurą ssącą — przy czym gaźnik razem z podkładką zostaje zaplombowany. Plombę wolno zdjąć i podkładkę wyjąć dopiero po przejechaniu minimum zaleconej ilości kilometrów (od 1.500 do 3.000 km). Do tego czasu również nie należy zmieniać fabrycznej regulacji silnika na bieg jałowy, ponieważ przy niedotartych jeszcze częściach trudne jest otrzymanie normalnej pracy silnika na tych obrotach. Specjalną uwagę zwrócić trzeba na ewentualne stuki w czasie pracy silnika, a bez wyjaśnienia ich przyczyny, *nie wolno nadal korzystać z samochodu*. Nie zapominajmy o sprawdzeniu i dociągnięciu wszystkich nakrętek śrub już po przejechanych pierwszych 50 km, gdyż wiele z nich „luzuje się" właśnie przy początkowej pracy samochodu.

W wannie olejowej (karterze) musi znajdować się olej odpowiadający danej porze roku (letni — zimowy). Zmiany oleju dokonujemy według wskazań wytwórni, a najczęściej po przejechaniu: 250 km, 750 km i wreszcie po 2.250 km. Jednocześnie przepłukuje się wannę olejową świeżym olejem, a nigdy naftą, czy olejem gazowym (ropą). Wraz ze zmianą oleju następuje dwukrotne dociągnięcie śrub głowicy bloku cylindrów i to gdy głowica jest aluminiowa — na zimno, a gdy głowica żeliwna — na gorąco. Właściwy sposób dokręcania normują zawsze przepisy fabryczne. Również wtedy należy sprawdzić naciągnięcie paska wentylatora (patrz nr 5 ZK) oraz przesmarować wszystkie punkty smarowań podwozia zgodnie z tabelą smarowania.

Po przejechaniu zaleconej ilości kilometrów, należy komisyjnie zdjąć plombę z gaźnika i usunąć podkładkę. „Przy okazji" można dociągnąć nakrętki mocujące kolektor ssąco-wydechowy, a wreszcie uregulować gaźnik na wolne obroty biegu jałowego.

Oprócz normalnej zmiany oleju w wannie, wymieniamy również olej w skrzynce biegów oraz w tylnym (i przednim) moście.

Koła naszego samochodu też wymagają troskliwej opieki. Trzeba tu pamiętać, że hamulce nowego pojazdu do czasu dotarcia okładzin szczęk — nie dają pożądanego efektu. Dlatego regulujemy je wyłącznie za pomocą śrub regulujących. Jednocześnie dociągamy nakrętki piast kół, podnosząc je kolejno.

Jeszcze o jednej rzeczy nie wolno nam, nawet przez chwilę zapomnieć— to sprawa przeciążenia samochodu w okresie docierania. Takiego samochodu bowiem, nie tylko nie wolno ładować do jego właściwej normy, ale pożądane jest niedoładowanie z ulgą 30 — 40% nośności. Przeciążenie pojazdu w okresie docierania to „wykończenie" samochodu jeszcze przed rozpoczęciem jego eksploatacji.

Wykonując te wszystkie wyżej wymienione zalecenia i czynności, pamiętajmy, że pozostał ich jeszcze bardzo długi szereg, zaliczający się już tylko do normalnych zabiegów, związanych ze stałą eksploatacją samochodu. Te „normalne" zabiegi przy całkowitym zrozumieniu całowości docierania, staną się równie ważne, a przez ich staranne wykonanie, wpłyniemy w sposób zasadniczy na cały późniejszy żywot naszego samochodu.

S. S.

Z LISTÓW DO REDAKCJI

Do Redaktora „Za Kierownicą"

Dobrze się stało, że Automobilklub Polski poza sprawami czysto sportowymi przeszedł do spraw szkolenia, pogłębiania wiadomości technicznych i że zajął się nami kierowcami zawodowymi.

Wśród otoczenia wciąż się jeszcze słyszy o tym, że kierowca, to jeśli nie złodziej, to przynajmniej szabrownik.

Ale nie o tym chcę pisać. Chcę poruszyć moment, powiedziałbym, techniczno-sportowy.

Rozruch silnika. Mając własny wóz w chwilowym remoncie, byłem z kolegami na boisku Legii i razem z nimi przeżywaliśmy dreszczyk trwogi.

Razem z nimi martwiłem się całą poprzedzającą zawody noc.

Zapali, czy nie zapali. Zapaliły. Stare poczciwe Dżemsy, Dodge i Chevrolety zapalały. Zapalały jeden po drugim. Jeden gorzej, drugi lepiej. I tu dopiero stare wygi samochodowe jeżdżące od nieraz 20 i więcej lat na samochodach, przeżywały emocję. — Trzeba było widzieć ich rozpalone twarze w momencie rozruchu i ich uśmiechy wtedy, kiedy silnik zapalił. Trzeba było widzieć ich miny i wzrok, jakim darzyli swoje samochody.

Po próbie rozruchu silnika zaczęliśmy swoje samochody kochać, więcej dbać, oliwić i smarować, a przede wszystkim szanować i już teraz zastanawiać się, w jaki sposób doprowadzić je do jak najlepszego stanu technicznego, by z wiosną znów może stanąć do szlachetnego współzawodnictwa.

A Automobilklub prosimy, by takie imprezy urządzał często. Podnoszą one sprawność i wiadomości techniczne kierowcy i uczą go kochać jego własny warsztat pracy.

Kołodziejski Henryk
przodownik pracy
(F-my C. Hartwig)
Warszawa, Nowogrodzka 22

SKRZYNKA elektrotechniczna

MAREK LASOCKI

ROZRUSZNIK NIE DZIAŁA

Często widzimy w zimie jegomościa bezskutecznie cisnącego „do deski" włącznik „startera".

Dlaczego właśnie, gdy „starter" nam „nawala", stajemy często bezradni? Wielu kierowców uważa do tego czasu, że „starter" to jakiś przedziwny przyrząd, który za pociśnięciem guzika tajemniczo i z chrzęstem uruchamia silnik. Tymczasem zapoznawszy się nieco z konstrukcją rozrusznika, nie „filozofując" zbytnio i postępując systematycznie według pewnej metody, bez trudu ustalimy i usuniemy przyczynę niedomagań.

Konstrukcja rozruszników jest dziś doprowadzona do wysokiego stopnia doskonałości i najczęściej zdarza się, że przyczyna niedziałania rozrusznika nie leży bynajmniej w nim samym, lecz w innych niedomaganiach układu elektrycznego bądź samego silnika. A zatem ostrożnie z wymontowaniem rozrusznika. Raczej najpierw przeprowadźmy kilka prostych prób.

W tym celu zapalamy światła wozu i uruchamiamy, czy też usiłujemy uruchomić rozrusznik. Obserwujemy następnie skutek. Może być on trojaki:

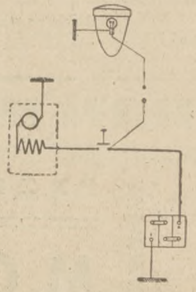
a) światła zgasną,
b) światła przygasną,
c) światła palą się normalnie.

Zastanówmy się z kolei, o czym świadczy każdy z trzech omawianych wypadków.

A. *Całkowite zgaśnięcie świateł przy włączeniu rozrusznika* świadczy o rozluźnieniu się połączenia między akumulatorem i rozrusznikiem. Akumultaor daje dostateczną ilość prądu światłom, jednak na skutek luźnego połączenia zbyt małą, by umożliwić rozrusznikowi normalną pracę. — (W wypadku załączenia rozrusznika na skutek jego mniejszej oporności prąd płynie nie ku światłom ale na rozrusznik, co powoduje gaśnięcie świateł). Rys. 1. Natężenie prądu nie jest dostateczne, by rozrusznik mógł uruchomić silnik. Objawem powyższego zjawiska jest również nagrzanie się styku akumulatora na skutek oporu (rozluźnienie), na jaki natrafia prąd biegnący przez obwód (akumulator — starter). Naprawa polega na wyczyszczeniu końcówki kabla i ew. styku oraz powtórnym połączeniu.

B. *Przygaśnięcie świateł po włączeniu rozrusznika*. Poważniej przedstawia się sprawa, gdy światła po włączeniu rozrusznika nie gasną, lecz przygasają. Przyczyny mogą być wielorakie. A więc w pierwszym rzędzie: akumulator jest zbyt słaby, co powoduje spadek napięcia na zaciskach, stając się przyczyną przygasania. Sprawdzamy więc stopień naładowania akumulatora, najlepiej areometrem, w drodze zaś za pomocą żarówki kontrolnej. Przyczyną (szczególnie zaś w zimie) może być również sam silnik, którego mechaniczne niedomagania powodują zbyt duży pobór prądu z akumulatora, lub też silne zgęstnienie oleju na skutek niskiej temperatury. Gdy jesteśmy pewni, że silnik i akumulator są w porządku, przyczyna leży widać w samym rozruszniku.

Jeśli twornik rozrusznika z napędem Bendix w ogóle się nie obraca, przyczyną może być zaklinowanie się kółka zębatego w kole zamachowym. Kółko oswabadzamy, bądź przez zwolnienie śrub podstawy rozrusznika, bądź też przez rozbujanie wozu w przód i w tył przy włączonej najwyższej przekładni. Mogą istnieć również i poważniejsze przyczyny nieobracania się twornika, jak zatarcia się łożysk, bądź też wyrzucenia uzwojenia twornika ze żłobków. Najczęstszą przyczyną jest tu nieumiejętne obchodzenie się kierowców z rozrusznikiem. A więc zbyt długie przetrzymywanie nogi na pedale rozrusznika, mogące spowodować sprzęgnięcie twornika i nadanie mu zbyt dużej szybkości. Często również zdarza się, że przyczyną jest źle wyregulowane połączenie rozrusznika z przepustnicą, bądź też nadmierne jej otwarcie przy rozruchu ręcznym. Silnik uzyskuje wówczas pełną ilość obrotów przy zazębionym jeszcze z kołem zamachowym kółku rozrusznika. Jeśli nie wyłączymy natychmiast zapłonu, grozi wyrwanie uzwojenia twornika.



Schemat połączeń rozrusznika z akumulatorem oraz z instalacją oświetleniową.

C. *Światła palą się normalnie przy włączonym rozruszniku*. Palenie się świateł i brak korbowania przy włączonym rozruszniku świadczy, że prąd do rozrusznika w ogóle nie dopływa. Przyczyny poszukujemy w zależności od typu rozrusznika. Większość rozruszników używanych u nas samochodów sterowana jest bezpośrednio. W tego rodzaju typach rozruszników obwód przerwany może być, bądź też w samym rozruszniku, bądź we włączniku. Dla zbadania przyczyny wymontowujemy włącznik i sprawdzamy styki. W wypadku, gdy włącznik jest w porządku, badamy następnie szczotki i kolektor. Przyczyną „niedomagań" naszego rozrusznika może być:

a) nadpalony, lub brudny kolektor,

b) zbyt ciasno osadzone, lub też zużyte szczotki.

Często przyczyną przerwania obwodu jest sprężyna, która zbyt słabo dociska szczotki do kolektora. Chcąc uruchomić rozrusznik obracamy twornik ręką, dociskając równocześnie kawałkiem drzewa do kolektora szklisty papier. Nagromadzony kurz wydmuchujemy. Uważajmy przy tym jedynie, aby zapłon był włączony. W przeciwnym wypadku grozi uruchomienie silnika. W wypadku zużycia kolektora oddajemy go do warsztatu celem przetoczenia na tokarce.

W użyciu, szczególnie na nowoczesnych samochodach amerykańskich, których pewna ilość znajduje się w Polsce, znajdują się rozruszniki sterowane, bądź elektromagnetycznie, bądź magnetycznie. Usuwanie uszkodzeń tego rodzaju agregatów jest znacznie bardziej skomplikowane. Zagadnienie to poruszymy w następnym numerze naszego pisma. Prosimy tymczasem o cierpliwość i delikatne obchodzenie się z rozrusznikiem.

Żołnierze transportu W NAUCE i PRACY



WYJECHAŁEM W DROGĘ ZGODNIE Z PRZEPISAMI

Zanim rozpocznę właściwy temat, pragnę w kilku słowach zobrazować rolę kierowcy pojazdu mechanicznego i jakie ma on znaczenie w wojsku.

Kierowca jest wyłącznym gospodarzem samochodu, przydzielonego mu na podstawie aktu zdawczo - odbiorczego, rozkazem dziennym jednostki. Każdy samochód to jest 1 000 000 zł, a zatem, jeśli przeliczymy nasze... wojskowe samochody na pieniądze, to wówczas zrozumiemy, jak dużym zaufaniem obdarza naród i wojsko kierowcę, powierzając mu miliardy złotych.

Dlatego też każdy kierowca pojazdu mechanicznego powinien udowodnić, że słusznie został wyróżniony spośród innych i że nie nadużyje tego zaszczytnego zaufania. Dowieść tego będzie mógł tylko przez staranną opiekę i właściwą obsługę powierzonego mu sprzętu samochodowego.

System technicznej obsługi przewiduje kilka rodzajów przeglądów. Tu rozpatrzymy czynności kierowcy przed wyjazdem w drogę.

Kierowca przed wyjazdem w drogę obowiązany jest wykonać dwie zasadnicze czynności:

1. Przygotować do drogi swój pojazd mechaniczny:

a) sprawdzić poziom wody w chłodnicy oraz czy nie przeciekają połączenia systemu chłodzącego;

b) sprawdzić napięcia pasa wentylatora;

c) działanie światła, sygnału, kierunkowskazów;

d) skontrolować pracę silnika na różnych obrotach, oraz sprawdzić poziom oleju w karterze silnika, ilość benzyny w zbiorniku i szczelność przewodów benzynowych;

e) sprawdzić w ruchu pracę hamulców, sprzęgła, skrzynki biegów i kierownicy;

f) skontrolować ciśnienie w oponach i usunąć z nich ewent. wbite gwoździe i kamienie.

2. Przygotować się samemu do drogi, tj.:

a) zaopatrzyć się w dowody:

— książkę wojskową,

— dowód rejestracyjny samochodu,

— prawo jazdy i zezwolenie na eksploatację,

b) zażądać dokładnie wypełnionego i podpisanego przez dowódcę jednostki rozkazu wyjazdu;

c) pobrać na drogę benzynę i smar;

d) zameldować dowódcy drużyny lub szefowi garażu o swej gotowości do wyjazdu w drogę.

Oficer samochodowy, względnie szef garażu obowiązany jest sprawdzić przygotowanie samochodu i kierowcy do drogi, potwierdzając to swoim podpisem, w górnym lewym rogu rozkazu wyjazdu.

Wyjazdowy punkt kontrolny jednostki obowiązany jest sprawdzić:

a) czy kierowca posiada konieczne dokumenty;

b) czy rozkaz wyjazdu został wypełniony przepisowo i czy stwierdzona została podpisem sprawność techniczna pojazdu;

c) czy w samochodzie nie znajdują się przedmioty niezwiązane z wyjazdem, a wywożone z jednostki nielegalnie;

d) czy wygląd zewnętrzny samochodu nie budzi zastrzeżeń.

Mam nadzieję, że koledzy - kierowcy, bo i ja do nich należę, wezmą pod uwagę te nieskomplikowane moje wskazówki i będą je zawsze stosowali przed wyjazdem w drogę.

W końcu pragnę przestrzec kolegów przed naszym wrogiem nr 1 — wrogiem tym jest nadmierna szybkość. Wróg ten niejednemu z nas przysporzył wiele kłopotu, i niejeden do dziś dnia jeszcze to pamięta. Trzeba wam wiedzieć, że nie ma pod słońcem kierowcy, który za szybką jazdę nie zapłacił samochodem, kalectwem lub życiem.

Mgr Zaremba



„Naukę jazdy" połączył st. strz. podch. W i a k z dorabianiem kluczy do zamków we wszystkich drzwiach szkoły. To też odrazu uzyskał tytuł „mistrza ślusarskiego". Takim tytułem nie powinien gardzić żaden samochodziarz.

40 ZAOSZCZĘDZILIŚMY MILIONÓW ZŁOTYCH

Nie każda wielka praca wymaga uwiecznienia jej na specjalnej tablicy pamiątkowej. Często ślady w postaci budynków, urządzeń są bardziej trwałe. Dlatego też zapewne nie ma w oficerskiej Szkole Samochodowej specjalnej tablicy, na której byłyby umieszczone nazwiska sierż. podch. Gałązki Zdzisława, st. strz. podch. Wiaka Henryka, st. strz. podch. Galińskiego Leona, plut. Drzymulskiego Ryszarda, kpr. Leśniaka Stanisława i wielu innych. O pracy ich świadczy **każdy budynek koszarowy, każdy garaż,** warsztat i sala wykładowa na terenie Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Do chlubnej tradycji Szkoły dodali jeszcze jeden czyn. Zaoszczędzenie państwu 40 milionów złotych. Ogromna część prac remontowych została wykonana przez samych podchorążych i podoficerów - instruktorów. Pierwsza część prac nosi w języku szkolnym nazwę „nauki jazdy". Co ma nauka jazdy wspólnego z odbudową, mógłby ktoś zapytać. Okazuje się jednak, że bardzo wiele. W okresie tym podchorążowie wywieźli 1 840 trzytonowych samochodów ziemi i śmieci, 920 samochodów gruzu z rozwalonych ścian, 830 samochodów różnych innych odpadków. W drugim etapie pracy wykonano na terenie wszystkich budynków: instalację elektryczną, instalację wodną, oszklono kilka tysięcy okien, wstawiono futryny i drzwi. Specjaliści zabrali się do układania dachów i murarki. W trzy miesiące szkoła była gotowa na przyjęcie nowych podchorążych. Rozpoczęła się nauka. Dawni „budowniczowie" powrócili na szkolną ławkę. Cała praca bowiem trwała w okresie „letnich wakacji", które podchorążowie dobrowolnie zaofiarowali dla odbudowy terenu swojej szkoły. Tak więc „wakacje" przyniosły państwu oszczędność 40 milionów złotych, podchorążym zaś słuszną dumę, z którą mówią, że „szkoła została zbudowana ich rękoma".

Pch. Jan Woźniak



Autobus zwalniał. Czuć było jak koła z wysiłkiem wgryzają się w zwały świeżego, lepkiego śniegu. Potężnym cielskiem „Leylanda" wstrząsał dreszcz wysiłku. Głuchy, dudniący warkot silnika tłumił głosy pasażerów rozlewając się echem po pustawym wnętrzu.

Kilka kobiet wiejskich w chustkach na głowach drzemało wspartych na pustych koszykach. Dwu tęgich mężczyzn, rzemieślników z pobliskiego miasteczka zbliżywszy głowy ku sobie coś szeptało.

Pochylony nad torbą konduktor z szelestem papieru liczył bilety w żółtawym świetle mrugającej z bocznej ściany żarówki.

Kierowca był bardzo zmęczony. „To już czwarta tura dzisiaj" — pomyślał. „Czas by nareszcie do domu". Prześlizgnął się wzrokiem po drzemiących pasażerach i znów wparł spojrzenie w gestniejący nad szosą zimowy zmrok.

„Cholerna pogoda" zaklął cicho pod nosem. Czuł jak drętwieją mu ręce, a przed oczyma migają na zmianę, czarne płatki senności — to znów szaro - biała, ocieniona gęstniejącym na prawym skraju drogi lasem, płaszczyzna szosy.

Ręce i nogi pracowały automatycznie. Znał tę drogę na pamięć. „Teraz będzie zakręt", przemknęło mu przez świadomość. Automatycznym, pewnym ruchem wcisnął sprzęgło, przerzucił bieg na trójkę. Autobus dudniąc silnikiem zatoczywszy łagodnie łuk wytoczył się z powrotem na prostą szosę.

Kierowca wstrząsnął głową, odganiając uparty, nieustępliwy opar senności, unoszący się nad autobusem i szarawo - białymi polami.

Rozparł się wygodniej w siedzeniu. — Z pod rozwartego kożucha błysnęły na zielonkawym tle Pekaesowskiego munduru, mieniące wstążeczki orderów. Spojrzał na licznik. Seledynowa strzałka szybkościomierza miarowo wahała się między 30 — 35 km., to znów przystawała zamierając w bezruchu.

"Jeszcze 15 km i Wisła" — pomyślał, przyciskając pedał przyspiesznika. „O dziesiątej będę w domu". Będzie można przynajmniej pospać do dziewiątej". „Któregoż to dzisiaj?" — przypomniał sobie nagle. Począł liczyć szybko dni w pamięci. „Zgadza się. Sobota. Jutro niedziela 17"— uprzytomnił sobie z nagłą jasnością.

Sobota, szesnasty, myśl ta jakoś nie chciała odlecieć z głowy. Wdzierała się uparcie wgryzając w zmęczony umysł.

„16 styczeń, 16 styczeń" — powtórzył kilkakrotnie półgłosem, „to już by cztery lata minęło" — zdziwił się.

Prawą ręką odkręcił boczną szybę i wyjrzał na zewnątrz. Owiał go mroźny pęd zimowego wieczoru. Tak to tu —szepnął w nagłym zamyśleniu. Na tej polance stała nasza kolumna.

Pusta polanka, wrzynająca się w las bielą śniegu zaroiła się wojennym gwarem ludzi i maszyn. Kierowca przetarł oczy. Obraz jednak nie ustępował. Jeden po drugim narastał nowy. Ta sama pokryta zaspami i gołoledzią droga, maszerująca piechota, głuchy łomot dział i stuk broni maszynowej. Przyczółek pod Warką.

Przestał się bronić przez natrętnymi obrazami. Wygodne siedzenie „Leylanda" zamieniło się w ciasną kabinę „Sztudebakera", pasażerowie w skrzynie amunicji, wiejący zaś przez rozwartą szybę wiatr— w lodowaty podmuch tamtej nocy.

*

Przeładowany „Sztuder" ciężko przedzierał się przez ogromne zaspy liżące wierzchołkami boki przednich błotników, to znów jęczał rozpaczliwie łańcuchami drąc mieniące się srebrem lodu zmieszanego z księżycem, odcinki gołoledzi.

Wiatr zrywał się nagle, targając wściekłymi podmuchami plandekę, uderzając poprzez wybite szyby tysiącem igieł w twarz kierowcy, w zdrętwiałe na kierownicy ręce — to znów cichł, znikając w oślepiającym oczy, śnieżnym tumanie.

Kierowca nie czuł już rąk i nóg. W ciało wdzierał się przeraźliwy, bolesny kurcz zimna. Od czasu do czasu całym ciężarem opadał w dół czepiając się palcami koła kierownicy.

Nowelkę tę poświęcam kolegom kierowcom I Armii WP, którzy swym bohaterstwem przyczynili się do rozgromienia hitlerowskiego najeźdźcy i oswobodzenia Warszawy w dniu 17 stycznia 1945 r.

„Nie, nie" powtarzał tępo unosząc się z powrotem „byle nie zasnąć". Próbował wstrząsnąć ramionami, unieść się nad siedzeniem — bezskutecznie. Zdrętwiałe mięśnie nie chciały podporządkować się nakazom woli.

Orzeźwił go nowy podmuch wiatru, stuk plandeki o skrzynie z pociskami, odbijający się w mózgu tysiącznym echem jedynego słowa — amunicja.

Rok temu jego „Sztuder" ciągnął działo. Przypomniał sobie jak kiedyś zbliżały się czołgi. Lazły ciężko, potrząsając groźnie lufami dział, z których co chwilę wysuwał się przy wtórze huku język ognia. Bateria zaś milczała. Działa stały martwo osłaniając się od czasu do czasu wirującym tumanem ziemi z pobliskiego wybuchu. Pamiętał, bladą, opanowaną twarz lejtenanta Konarowa, gdy podniesionymi w górę rękoma, odsłonięty powstrzymywał celowniczych — jeszcze nie... jeszcze za daleko. Znał wówczas, tak jak każdy w baterii, przyczynę. Mało amunicji. Wolno strzelać tylko na pewnego. Czołgi tymczasem były już bardzo blisko. Słyszał rzężenie silników i plask gąsienic o rozmiękłą ziemię. Zdawało mu się, że już nie wytrzyma, że ciężar ciszy zgniecie go, że zgniecie całą baterię wraz z martwymi cielskami dział. Gdy nagle ręce lejtenanta opadły w dół a huk wystrzałów przerwał potężniejszy odeń, nabrzmiały radością walki krzyk... „agoń".

Znikł koszmar żywej martwoty wojny — ciszy. „Ognia". „Ognia" — powtórzyły zachrypłe gryzącym kurzem prochu okrzyki celowniczych. Zerwał się krzycząc w rozwarte pyski widocznych już sylwetek czołgów. Ognia! Wówczas zrozumiał słowo amunicja.

Muszę dojechać, muszę przekonywał uparcie zdrętwiałe w skórzanych rękawicach dłonie i palące pięcioma niespanymi nocami oczy.

Działa czekają.

Pochylił się naprzód, ku samej szybie usiłując przebić wzrokiem oblodowaciałe szkło. Przez szpary ślizgał się oczyma po rażącej odbitym blaskiem księżyca tafli szosy — to znów przymykając powieki ślinił spierzchnięte wargi i zaczynał mówić. Mówił do siebie, do kolegów z kompanii, klął wykrzykując w noc wszystkie znane polskie i rosyjskie przekleństwa.

Wiatr tymczasem wzmagał się, rósł na sile. Przewalał się wściekły nad szosą gnając ku księżycowi pierzaste nabrzmiałe śniegiem chmury. Wdzierał się wraz z resztkami zbitej szyby do kabiny kierowcy głusząc przekleństwa, targając czapką i płaszczem.

Znikł migotliwy połysk księżyca. Droga nieoświetlona reflektorami stała się czarno - szarą plamą, groźną niewidoczną pustką.

Kierowca odchylając całe ciało do tyłu wcisnął sprzęgło, włączył dwójkę i wychyliwszy się do połowy przez wybitą wczorajszym odłamkiem szybę, jął wpatrywać się w jaśniejszy pas horyzontu — prześwit lasu stanowiący drogę. Z boku widział rów malujący się jedynie niewyraźnym wgłębieniem cienia w śnieżnej kotlinie. Przestał kląć. Zacisnął wargi tak, że z pod zębów wykwitły drobne plamki czerwieni. Ból ocucił go na chwilę. Zaczął pouczać lewą rękę wyrównującą kurczowymi ruchami skręty kierownicy: „Uważaj w lewo. Zablisko. Spokojnie.., nie tak ostro bo wpadniemy w rów". „Zaspa" — wykrzyknął ostro, jakgdyby upominając nieuważnego ucznia.

Zmęczenie poczęło powoli ustępować, pod naporem niebezpieczeństwa. Mózg pracował jaśniej. Ciało mimo szarpiącego bólu mięśni rozkurczyło się. Stało się czujne i gotowe do walki. Wola żołnierza odzyskała władzę.

Zaraz koniec lasu — pocieszał się — będzie jaśniej.

Od zachodu przez świst wiatru przedzierał się głuchy łomot. Narastał w jednolitą falę huku, to znów opadał w pojedyncze, szybkie dudnienie. „Ale walą" — pomyślał z szacunkiem.

„Stzuder" przyspieszając biegu darł tymczasem przez ciemność ku walce. Kierowca mógł już widzieć buzującą czerwień, wznoszącą się w akompaniamencie dudnienia dział ku niebu. Co chwila mrużył oczy oślepione blaskiem wykwitłej nagle z czerni lasu rakiety i znów nasłuchiwał. Rozróżniał ckm-y. Poważne ta, ta, ta maksyma i ochrypłe szwabskie gl. gl. gl. mieszało się z monotonnym warkotem silnika.

„Zaraz Wisła" — pomyślał. „I most"— mruknął pod nosem. Wsunął głowę z powrotem do kabiny, zwolnił ucisk stopy na przyspiesznik. Obiema rękoma uchwycił koło kierownicy, odchylił ciało do tyłu i zamarł na chwilę w odrętwieniu rozlewającym się falą zimna po wnętrzu filcaków, po drącym tępym bólem karku i dłoniach. Jeszcze most. Jeszcze most chichotał urągliwie w uszach wiatr.

Ogarnęła go nagła bezsilna wściekłość. Na mróz, na śnieg, na most. Czort z tobą — krzyknął pół przytomnie usiłując odgonić ręką nowy podmuch.

Las począł rzednąć ukazując oczom kierowcy migający parkan pni i śnieżnych pasów. Na polu przed maszyną poderwał się nagle tuman śniegu; opadł rozrywając się łoskotem.

„Zaczyna się" — pomyślał obojętnie.

„Sztuder" dostał się tymczasem w środek pola.

(Dokończenie w następnym numerze)



Ilustr. W. Chmielewski

Odpowiedzi Redakcji

St. mar. Janicki Tadeusz, J. W 5431, Gdynia. — Wasz miły list od marynarzy - kierowców do kolegów z innych broni zamieścimy w nast. numerze. Prosimy o stałą współpracę z naszą Redakcją. Zdjęcia odesłane.

•

Flasiński Zbigniew, Wrocław, Grudziądzka 71. — Uwagi Pana na temat rysunków technicznych są niewątpliwie słuszne. Niemniej jednak trudno jest zaplanować bliższą współpracę w tej dziedzinie na tak znaczną odległość. W najbliższym czasie listownie prześlemy Panu spis interesujących nas tematów.

•

Korespondent Kapa, Białystok. Sina 4. — Wiadomości „różne" przesłane w ostatnim liście chętniej wykorzystamy. Szczególnie jednak interesuje nas działalność Zw. Zawod. Transportowców — oddział automobilistów, ośrodków motorowych „Służba Polsce", Automobilklubu Polski", klubów motocyklowych, praca PKS-u, oraz różnych przedsiębiorstw przemysłu motoryzacyjnego. Zaświadczenie wysyłamy.

•

Jan Wojnarowski, Bydgoszcz. — Dokładny opis techniczny samochodu ciężarowego Studebacker 3 t., wraz z podaniem obsługi i konserwacji przesyłamy Koledze za zaliczeniem pocztowym. Chętnie widzielibyśmy Kolegę jako stałego prenumeratora naszego pisma.

•

Henryk Lisowski, Polczyn Zdrój.— Według obowiązujących u nas przepisów, pod nazwą setki rozumie się tylko motocykle *do* 100 ccm. Użytkownik nie jest obowiązany do posiadania prawa jazdy, a w tym wypadku nie wolno wozić ze sobą pasażera. Wszystkie „250-ki" pod względem przepisów traktujemy jako motocykle pełnolitrażowe. Za miły i obszerny list szczerze dziękujemy.

•

Bystrek Antoni, Korzeniów, pow. Dębica. — Jak już podaliśmy Koledze listownie, Jego sprawę załatwimy za pośrednictwem ogłoszenia w „ZK". Jednocześnie prosimy nam donieść, czy przeniesienie się Kolegi do innej miejscowości jest możliwe.

•

„W. C.", Krosno. — Niestety, trzeba będzie poczekać jeszcze do lipca. Otrzymanie bowiem prawa jazdy możliwe jest dopiero po ukończeniu 16 lat. Oczekujemy przesłania nam jakichś wiadomości z Waszego miasta.

•

Wilczyński Jan, Gdynia, ul. Witomińska 39. — Przy obecnym formacie o wiele łatwiej nam będzie uwzględnić wszystkie „bolączki" i prośby naszych Czytelników. Już wkrótce poruszymy proponowany przez Kolegę temat.

•

Wapiennik Czesław, Zakopane, ul. Kościeliska 2822. — O szkołach mechaniczno-samochodowych dowie się Kolega z artykułu „Przemysł samochodowy szkoli kierowców". Radzilibyśmy nawiązać bezpośrednią korespondencję w tej sprawie przede wszystkim ze Szkołą przy Fabryce Silników Samochodowych w Andrychowie koło Krakowa. Załączamy pozdrowienia.

•

Marciniak Wiktor, Kołobrzeg. Kornaszewski Jan, Gdynia. Zawadzki Klemens, Sosnowiec. Szeremeta Włodzimierz, Kraków. — Za listy dziękujemy. Interesujące nas tematy podajemy wyżej w odpowiedzi do korespondenta Kapy. Życzymy powodzenia — oczekujemy rezultatów.

SPORT

WYŚCIGI MOTOROWE – PRÓBĄ SPRAWNOŚCI i... NERWÓW KIEROWCY

Nie zaryzykowałbym twierdzenia, że nasi wyścigowcy i szosowcy motocyklowi wykorzystali w pełni ubiegły sezon. Ten trzeci z kolei sezon sportowy zyskał już wiele w porównaniu z poprzedzającym go dwuletnim okresem startów motorowych. Dlatego wydaje mi się, że właśnie dzięki tym korzystnym zmianom należało dołożyć więcej starań dla organizowania imprez nie tylko w skali „dwie ulice na krzyż", potrzeba nam bowiem wyścigów dających przede wszystkim większe możliwości wykorzystania zalet startujących maszyn (wyścigi szosowe itp.). Wszelkiego rodzaju wyścigi uliczne, których przewaga zaznaczyła się wyraźnie w ub. sezonie, nie mogą być, dzięki swym specyficznym warunkom, wszechstronnym sprawdzianem szosowca. Krótkie odcinki prostych, częste i niebezpieczne zakręty (krawężniki) nie tylko utrudniają rozwinięcie maksymalnej szybkości maszynom lepszym, ale — pomyślane jako „handicap" dla maszyn słabszych — nie ułatwiają im bynajmniej biegu, a to przez konieczność użycia po wyjściu z wirażu mocnego zrywu, o którym bardziej wysłużone silniki już dawno zapomniały.

Tak więc wszystkie tzw. wyścigi uliczne nie miały specjalnie ciekawego przebiegu i nie przyniosły specjalnych sensacji, pomimo zaliczenia trzech z nich jako eliminacji do mistrzostw Polski. Były to: 1) wyścig wiosenny „Sport motorowy odbudowuje Stolicę", 2) „O mistrzostwo Ziem Odzyskanych" w Gliwicach i 3) jesienny wyścig „O mistrzostwo Warszawy".

Bardziej udany był, pomimo dużych niedociągnięć strony organizacyjnej, „Grand Prix", rozegrany w Poznaniu z udziałem doskonałych zawodników czechosłowackich. Sportowcy nasi jeszcze raz wykazali prawdziwą ambicję walki. Nie tyle na nowych, co na „dopiero wypakowanych" maszynach, utrzymali równorzędną walkę z groźnym, na europejską miarę, przeciwnikiem. Pewne jest, że tę ciekawą walkę umożliwiła w dużej mierze odpowiednio wybrana trasa, której jedno okrążenie wynosiło około 7 km, a długość ogólna — prawie 160 km (szczegóły patrz Nr 1 „Z.K.").



Próby Jerzego Dąbrowskiego z motocyklem SHL-125 nie są już żadną tajemnicą. Jedynie szczegóły techniczne, które zastosował on do tej maszyny, aby przystosować ją do kategorii wyścigowej, zostały pod przysięgą zdradzone przedstawicielowi naszego pisma, red. Strzałkowskiemu.

Pięć klas motocykli startuje zazwyczaj w imprezach kategorii wyścigowej. A więc klasa maszyn 1) do 130 ccm, 2) do 250 ccm, 3) do 350 ccm, 4) ponad 350 ccm i 5) motocykle z wózkami (bez względu na litraż silnika).

Najsłabiej obsadzone są klasa pierwsza i ostatnia, a więc do 130 ccm i motocykle z wózkami. Na starcie zjawia się zazwyczaj nie więcej niż 5-ciu zawodników. Sytuacja taka, jeżeli chodzi o „setki", częściowo wytłumaczona jest brakiem motocykli do 130 ccm typu wyczynowego, to jednak w klasie „wózkarzy" raczej powinna zdziwić: zarówno park maszyn jeszcze dopisuje, a wielka atrakcyjność jazdy z wózkiem i pasażerem powinna zrobić resztę.

Klasa „250-tek" przedstawia się już znacznie lepiej tak pod względem ilości startujących maszyn, jak również ich wyścigowej sprawności. Zwłaszcza starty słynnych DKW z kompresorem (silniki chłodzone wodą), stają się pewnego rodzaju sensacją sportową. Najefektowniej wypadły jednak klasy „silniejsze", więc 350-ki i ponad 350-ki (tj. właściwie 500-ki). Motocykle w tych klasach mają zawsze najwięcej do powiedzenia w wyścigach motorowych i stały się u nas główną atrakcją każdej tego rodzaju imprezy. Zwłaszcza sprowadzone w czerwcu „Nortony" i „Triumphy" spowodowały nie tylko szereg ciekawych pojedynków na trasie, ale również pozwoliły osiągać najlepsze po wojnie przeciętne szybkości (w Gliwicach przeciętna okrążenia St. Bruna na Nartonie 350 ccm — 93,9 km/godz.).

Z walk, jakie toczyły się o mistrzowskie punkty w poszczególnych eliminacjach, należy przede wszystkim przypomnieć w 500-kach pojedynek warszawiaków: Dąbrowskiego, Żymirskiego i Markowskiego z poznaniakami: Mielochem i Nowackim. Warszawiacy utrzymali prymat pomimo niezaprzeczonej wyższości nowych Nortonów Mielocha i Nowackiego nad „starym" z 39 roku Nortonem Dąbrowskiego i Triumpha typu Super-sport zawodników „Okęcia". W 350-kach St. Brun na Nortonie okazał się bezkonkurencyjny, zwłaszcza po odpadnięciu J. Jankowskiego, którego Norton po wyścigu gliwickim wyraźnie odmówił posłuszeństwa (podobno to trochę tajemnicze!). 250-ki, domena DKW z kompresorem, stały się łatwym łupem Wilfingera po wycofaniu się z identyczną maszyną Blachaczka.

W „setkach" rodzinna reprezentacja Herberta i Jana (ojciec i syn) Henków stoczyła dwukrotnie walkę z poznaniakami: Stefańskim i Kozirowskim. W rezultacie zgodnie podzielono tytuły i miejsca (patrz obok).

Należy się spodziewać, że w tej klasie ożywi się wiele w przyszłym sezonie, o ile tylko powiodą się próby Jerzego Dąbrowskiego z przystosowaniem polskiej SHL-ki do kategorii wyścigowej oraz próby braci Brun z ich modelem „setki" GB-3.

S. L. Strzałkowski.



„Grunt to świeca" — poucza ojciec syna. Nic więc dziwnego, że rodzinna reprezentacja Henków święciła w ub. sezonie pięknymi wynikami na swoich DKW-125



Wolfinger na swoim DKW-250 z kompresorem okazał się najszybszym jeźdźcem w klasie „250-tek" kończącym ubiegły sezon. Zobaczymy czy w tym roku też mu się tak powiedzie.

LISTA NAJLEPSZYCH ZAWODNIKÓW WYŚCIGOWYCH ROKU 1948

Podajemy jeszcze szczegółową punktację zawodników motocyklowych, startujących w kategorii wyścigowej jako uzupełnienie listy mistrzów, zamieszczonej w Nr 6 „ZK".

Klasa do 130 ccm:

1) Henek Jan — Pogoń Katowice — 12 pkt., 2) Stefański Ign. — Lechia Poznań — 8 pkt., 3) Henek Herbert — Pogoń Katowice — 8 pkt., 4) Kozirowski Wład. — Unia Poznań — 8 pkt., 5) Szczurowski Tad. — Polonia Bydgoszcz — 3 pkt.

Klasa do 250 ccm:

1) Milewski Wacław — Unia Poznań — 13 pkt., 2) Wolfinger Józef — Wisła Kraków — 12 pkt., 3) Markowski Włodz. — Okęcie W-wa — 8 pkt., 4) Kowalski Tad.—SSM Gdynia — 3 pkt., 5) Musialik Kazimierz — KM Sosnowiec — 3 pkt., 6) Urbaniak Stefan—Okęcie W-wa — 2 pkt., 7) Filipczak Jan — Legia W-wa — 1 pkt.

Klasa do 350 ccm:

1) Brun Stan. — PKM W-wa — 12 pkt., 2) Brun Krzysztof — PKM W-wa — 6 pkt., 3) Jankowski Jerzy — Polonia Bytom — 4 pkt., 4) Balcer Czesław — Lechia Poz. — 4 pkt., 5) Fiszer Konrad — BKM Bielsko — 3 pkt., 6) Kowalski Roman — Unia Poznań — 2 pkt., 7) Nosecki Zyg. — Okęcie W-wa — 1 pkt.

Klasa ponad 350 ccm:

1) Dąbrowski Jerzy — PKM Warszawa — 18 pkt., 2) Żymirski Andrzej — Okęcie W-wa — 6 pkt., 3) Mieloch Jerzy — Lechia Poznań — 4 pkt., 4) Nowacki Franc. — Unia Poznań — 4 pkt., 5) Brun Stan. — PKM W-wa — 4 pkt., 6) Markowski Włodz. — Okęcie W-wa — 3 pkt., 7) Pawlak Julian — Okęcie W-wa — 2 pkt., 8) Kupczyk Zbign. — Okęcie W-wa — 1 pkt.

Klasa: motocykle z wózkami:

1) Potajałło Tad. — Okęcie W-wa — 10 pkt., 2) Kamiński Tomasz — Legia W-wa — 6 pkt., 3) Paluch Jan — Polonia Bytom — 6 pkt., 4) Kupczyk Zbign. — Okęcie W-wa — 4 pkt.

A oto punktacja wyścigowa klubowa ubiegłego sezonu:

1) PKM W-wa — 40 pkt., 2) Okęcie W-wa — 37 pkt., 3) Unia Poznań — 27 pkt., 4) Pogoń Katowice — 20 pkt., 5) Lechia Poznań — 16 pkt., 6) Polonia Bytom — 13 pkt., 7) Wisła Kraków — 12 pkt., 8) Legia W-wa — 7 pkt., 9) BKM Bielsko — 3 pkt., 10) SSM Gdynia — 3 pkt., 11) KM Sosnowiec — 3 pkt.

„ZA KIEROWNICĄ" zaprasza Czytelników do współpracy przez nadsyłanie ciekawych artykułów, spostrzeżeń i zdjęć z terenu na adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4 pokój 422

SPORT

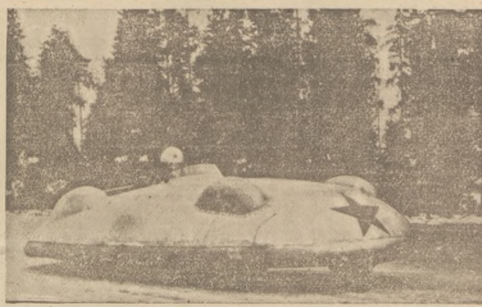
„ZWIEZDA"
BIJE SAMA SIEBIE

W listopadzie 1948 roku na szosie mińskiej odbyła się próba wyścigowego samochodu „Zwiezda-2", stanowiącego dalsze rozwinięcie konstrukcyjne słynnego radzieckiego wozu wyścigowego „Zwiezda". (Opis samochodu w „Przeglądzie Samochodowym" Nr 7/8, rok 1947. Red.)

Nowy samochód zbudowany został w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym. Próby odbyły się pod kierunkiem laureata wielkiej Premii Stalinowskiej, głównego inżyniera fabryki samochodów „Zis", B. Fittermana. Samochód prowadził znany zawodnik A. Ponizowkin.

Wóz osiągnął na prostej, przy lotnym starcie, na trasie jednego kilometra szybkość 165,898 km/godz., bijąc tym samym rekord szybkości zeszłorocznej „Zwiezdy", wynoszący 159,6 km/godz.

Nowy rekord osiągnięty został dzięki podwyższeniu mocy silnika na 47 KM przy 6500 obr./min.



Samochód ZWIEZDA-2 wypada z wirażu na mińskiej szosie w czasie próby szybkości.

Angielski rekord światowy i dwa radzieckie pobite

WIELKIE WYŚCIGI MOTOCYKLOWE

O MISTRZOSTWO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

Wielkie wyścigi motocyklowe o tytuł mistrza ZSRR na rok 1948 przyniosły bezkonkurencyjne zwycięstwo zawodnikom słynnego klubu „Dynamo" (Moskwa).

Cechą charakterystyczną było, iż startowały jedynie maszyny nowoczesnej produkcji radzieckiej. Udział w biegach wzięły zespoły: sił zbrojnych, związków zawodowych, klubów sportowych „Dynamo", „Trudowyje", „Rezerwy", „Spartak", a także i fabryk przemysłu motoryzacyjnego Moskwy, Gorkiego, Iżewa i Irbitska.

Program przewidywał:

biegi szosowe na dystansie 200 km,

bieg terenowy na 50 km dla motocykli klasy do 125 ccm,

100 km w terenie dla motocykli o większej kubaturze.

Znaczna większość zawodników przystąpiła do wyścigów na lekkich maszynach o litrażu 125 ccm, bądź też średnich o pojemności 350 ccm. Fakt ten jest dowodem rozwoju produkcji nowych, lekkich motocykli radzieckich, których bardzo znaczne ilości zostały w ubiegłym roku wypuszczone na rynek. W klasie „350-tek" wystąpiły motocykle: standartowy „Iż-350" oraz jego sportowy wariant „Iż-350 S", jak i nowy dwucylindrowy „M-35", produkowany przez Gorkowskie Zakłady Motocyklowe.

W grupie motocykli wyścigowych pojemności 350 ccm wystąpili przedstawiciele Moskiewskich Zakładów Motocyklowych na maszynach „GK-1", wyposażonych w dwusuwowy silnik z kompresorem. W klasie cięższych solówek, a także i motocykli z przyczepkami, walka rozgrywała się pomiędzy standartowymi motocyklami M-72 a górnozaworowymi M-75.

Należy zaznaczyć, że motocykle turystyczne i sportowe przystąpiły do walki w wyścigu szosowym w tych samych klasach. Dało to, rzecz jasna, znaczną przewagę górnozaworowym motocyklom sportowym M-35 w klasie 350-tek i M-75 w klasie 750-tek, posiadającym lepsze własności dynamiczne od motocykli „Iż" i „M-72". Motocykle sportowe nie zostały natomiast dopuszczone do biegów terenowych. W tego bowiem rodzaju zawodach, własności dynamiczne maszyny nie odgrywają tak dużej roli, jak w wyścigu szosowym, chodzi natomiast o ustalenie innych wartości, jak zdolność pokonywania terenu, zwrotność itp.

Wyścigi stały się potężnym zwycięstwem małych 125-tek marki „M-1-a", dowodząc wysokiej jakości nowego motocykla radzieckiego. Młody zawodnik I. Ptaszkin osiągnął na odcinku 50 km średnią szybkość 101,207 km/godz. Na odcinku zaś 100 km — przeciętna 102,338. Wspaniałe osiągnięcie Ptaszkina obrazuje najlepiej porównanie z wynikami osiągniętymi na 3-krotnie większym „Iż-350", który rozwinął na tej samej trasie średnio 110 km/godz.

Zaznaczyć przy tym należy, że 85% 125-tek „M-L-A" przebyło obydwa biegi tak terenowy, jak i szosowy bez żadnych uszkodzeń. Świadczy to o niezwykle starannym ich wykonaniu, jak i wysokiej doskonałości konstrukcyjnej, która pod względem osiąganych wyników wysuwa radziecką 125-kę na czoło motocykli tego typu na świecie.

Również i w biegu terenowym małe motocykle osiągnęły doskonałe zasy (1 godz. 05 min. 32,7 sek. na 50 km), dowodząc jeszcze raz, że motocykl o pojemności 125 ccm jest zdolny do poruszania się w najtrudniejszym nawet terenie.

W wyścigu szosowym w klasie „350-tek" bezwzględne zwycięstwo odniosły motocykle „H-35". Pierwsze miejsce zajął E. Gingant z klubu „Trudowyje", osiągając średnią szybkość 126,3 km/godz. Największa średnia szybkość, osiągnięta przez motocykl „Iż-350", wynosiła 109 km/godz. W ten sposób jeszcze raz potwierdziła się konstrukcyjna przewaga 4-suwowego górnozaworowego silnika nad silnikiem 2-suwowym.

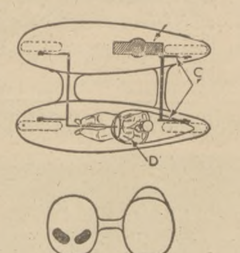
Zacięta walka o pierwsze miejsce rozegrała się między „350-kami" w biegu terenowym. Udział wzięły w niej maszyny: „Iż-350" oraz „R-8". Zwycięstwo odniósł zasłużony sportowiec motocyklowy W. Karnejew, przebywając 100 km w 1 godz. 56 m. 24 sek. Na podkreślenie zasługuje, że z biegu wypadło jedynie 4 motocykle, co świadczy o dobrym przygotowaniu przez zawodników radzieckich swych maszyn do trudnych warunków terenowych raidu.

(omówienie wyników motocykli o wyższej kubaturze w następnym numerze „ZK").

REKORD W KAT. 500 ccm POBITY

207,37 km. na godzinę

Dotychczasowy rekord szybkości w kategorii samochodów o pojemności skokowej silnika do 500 ccm, ustanowiony w 1947 r. przez Anglika Gazdnera na samochodzie MG, 4-cylindrowym ze sprężarką i wynoszący 190 km/godz., został pobity przez znanego włoskiego kierowcę Pietro Taruffi.



A—silnik, C—napęd, D—kierowca

Samochód „Tarf" zwany popularnie — „dwa cygara".

Próba odbyła się na odcinku autostrady Bergamo — Brescia na samochodzie specjalnym „Tarf".

Samochód rekordowy „Tarf" wykazuje radykalne odstępstwa od normalnej konstrukcji. Składa się on z dwóch członów o kształtach idealnie opływowych, połączonych z sobą konstrukcją poprzeczną i zaopatrzonych w dwa koła każdy.

Lewy człon mieści kierowcę — w prawym są umieszczone: silnik, zbiornik paliwa, akumulator itd. Obie części samochodu są dokładnie zrównoważone.

Silnik Guzzi, 500 ccm 2-cylindrowy bez sprężarki, moc 45 KM przy 7.400 obr./min. Jest to równoważne 90 KM na 1 litr pojemności skokowej — co należy uznać za wynik nadzwyczajny. Waga samochodu 250 kg.

Szybkości osiągnięte wynoszą:

1 km z rozbiegu szybkość 207,37 km/godz.

1 mila z rozbiegu szybkość 203,93 km/godz.

5 km z rozbiegu szybkość 203,46 km/godz.

5 mil z rozbiegu szybkość 199,50 km/godz.

1 km ze startu stojącego 117,00 km/godz.

1 mila ze startu stojącego 128,38 km/godz.

Donington

Kilkumiesięczne starania Zarządu PZM uwieńczone powodzeniem

Odmładzamy tabor maszyn wyczynowych i sportowych

Z prawdziwym zadowoleniem musimy stwierdzić, że sport motorowy zyskuje coraz to większe rzesze sympatyków zarówno wśród publiczności, jak i wśród... tzw. czynników miarodajnych. Dowodem tego są zakończone całkowitym powodzeniem starania Polskiego Związku Motocyklowego o uzyskanie zezwolenia (i kredytów) na sprowadzenie z Anglii pewnej ilości maszyn wyczynowych — wyścigowych i żużlowych — oraz sportowych typu „Competition". Na zakup tych maszyn C.U.P. oraz Wydział Zakupów Zagranicznych M. P. i H. oddał do dyspozycji Zarządu P.Z.M. sumę w wysokości 10.000 funtów szterlingów. Równocześnie podjęto akcję wśród członków Polskiego Związku Motocyklowego mającą na celu zwerbowanie jak największej ilości osób dysponujących odpowiednią gotówką, a jednocześnie reprezentujących pewien poziom sportowy. Zgłoszenia i przedpłaty poczęły napływać w szybkim tempie z różnych stron kraju. Jednak Zarząd PZM nie poprzestał na tym. Postanowiono bowiem, obarczając się ponownie olbrzymią odpowiedzialnością finansową, zakupić do wyłącznej dyspozycji Zarządu 15 maszyn wyczynowych, w tym 10 maszyn żużlówek typu „Exelsior Jap". Tak więc ogółem przybędzie do Polski 39 nowych maszyn, które pozwolą naszym najlepszym sportowcom na uzyskanie jeszcze lepszych wyników, ujawnią nowe talenty, oraz szerokim rzeszom publiczności dostarczą jeszcze mocniejszych wrażeń.

St.

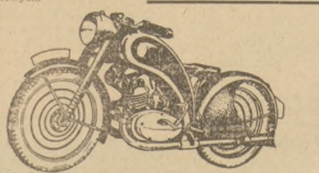
TO i OWO — MOTOCYKLOWE i SAMOCHODOWE

„IRADAM"

...ADAM, to oryginalny projekt motocykla pomysłu inż. A. Głuchowskiego. Cały szereg ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych zmusza do bliższego apoznania się z tym projektem.

Przede wszystkim rama została zastąpiona samonośnym zbiornikiem na paliwo, wzmocnionym specjalną przegrodą, tworząc w ten sposób kadłub motocykla. G... c ęść zbiornika zakończona jest obsadą kierownicy. W dolnej części - gniazdo łoż... -we oraz podw..ny resor pióro..y podtrzymują cały zespół napędowy. Rury wydechowe, również wzm cnione i połączone usztywnionym b..tnikiem, tworz. widelce ..ylnego koła, którego resorowanie nie oddziaływuje na łańcuchowy napęd. Obydwa koła bezszprych..we mają tworzyć „e-dną całość wyprasowaną z bębna hamulcowatego, piasty i obręczy.

Opisana konstrukcja bezramowa pozwala na wmontowanie wszelkiego rodzaju małolitrażowych (100 — 250 cm³) silników motocyklowych.



KINO POMAGA W WALCE Z ANARCHIĄ RUCHU

Związ.. Zawodowy Transporto..ców prowadzi obecnie rozmowy z Filmem Polskim w sprawie wyświetlania we wszystkich kinach w Polsce przezroczy, mając..h na celu nauczanie o przepisach ruchu i propagujące ostrożność. Niestety, ..dności napotykane w Filmie Polskim odwlekają chwilę obejrzenia przez szerokie rzesze publiczności we wszystkich kinach, kolorowych przezroczy, pięknie opracowany graficznie. Akcja ta ma duże znaczenie popular..zacyjne i niewątpliwie jej aspe..t społeczny zostanie doceniony przez dyrekcję Filmu Polskiego i niebawem ujrzymy przed każdym filmem barwne przezrocza obrazujące jak poruszać się pieszym i po..zd..m w wielkomiejskim ruchu.

JAK wyobrażają sobie SAMOCHÓD



francuski malarz Pablo Picasso



architekt Frank Wright



malarz Salvador Dali



i niezrównany Walt Disney!

Zawsze można jeszcze udoskonalić kształty i wygląd zewnętrzny samochodu. Oczywiście inaczej to zrobi malarz, inaczej architekt, a inaczej karykaturzysta. Nie przejmujmy się jednak za bardzo tymi pomysłami. Na razie są one zrealizowane tylko na papierze.

Zakłady Marciniaka przystąpiły do pr...kcji lampek sufitowych, kierunkowskazów, stacyjek rozdzielczych dla samochodów. Dzięki temu, produkuje się już całkowite wyposażenie elektrotechniczne dla wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych.

Coś dla pieszych — a kierowcom na pożytek

TROCHĘ O SZTUCE CHODZENIA

Płakać mi się chciało, jak zobaczyłem rodzinkę Ob. Prowincjonalskiego przechodzącą przez jezdnię warszawskiej ulicy.

To ci dopiero był popłoch i zamieszanie. Przez 10 minut ruch kołowy został zatrzymany z kretesem. A Prowincjonalscy demonstrowali jak chodzić nie należy. Taki wstyd na całe miasto. Żeby to chociaż skończyło się na tych paru złotych mandatu karnego! Nic podobnego! Wszyscy wytykają ich palcami, a nawet małe dzieci wołają za nimi: „Co! ze wsi-ście?"

Bo niby i prawda. Taka mała rzecz, a wstyd. **Trzeba umieć chodzić.**

Ile to wypadków spowodowało już podobne zachowanie się



przechodnia na jezdni. Gdy pojazdy stosują się do znaków kierującego ruchem milicjanta, to samo obowiązuje i pieszych. To przecież takie proste. Sygnał zielony, lub stojący do nas bokiem milicjant: — Przejście wolne! Sygnał czerwony, albo milicjant zwrócony do nas twarzą lub plecami: — Stój! To obowiązuje wszystkich, nawet Prowincjonalskich.

Gdy milicjanta na skrzy..waniu nie ma, przechodzimy „samodzielnie". Nie znaczy to — kłaść głowę pod nóż! Przechodząc po liniach prostopadłych do ruchu, wiemy, że wszystkie pojazdy zwalniają, a nawet zatrzymują się przed skrzyżowaniem. Nie urządzajmy wyścigów, jak ci Prowincjonalscy. Na jezdni należy zachow..' spokój: iść ..rokiem normalnym i nigdy się nie cofać. Tego oczekuje kierowca. Ta wspólna umowa kierowc.. pojazdu i przechodnia ..apewnia nam nie tylko porządek na jezdniach, ale także wzajemne bezpieczeństwo.

Tak, tak drogi Prowincjonalski! Nie bądź pan wczorajszy! Główka w lewo, główka w prawo, spokojny krok. To się płaci i napewno prędzej znajdziesz się pan na drugiej stronie ulicy.

strz.

FILM w służbie szkolenia kierowców

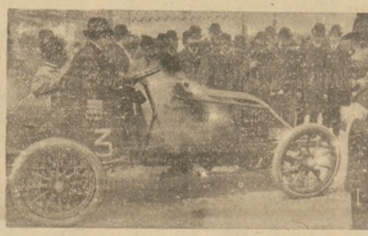
Używanie filmów do nauki jest od dawna stosowane w wielu dziedzinach i dało bardzo dobre wyniki. Obecnie filmy są też na usługach akcji szkoleniowej kierowców, prowadzonej przez Związek Zawodowy Transportowców, który posiada własne aparaty projekcyjne w kilku ośrodkach i jeden aparat dźwiękowy w Warszawie.

Doświadczenie wykazało, że połączenie wykładów o budowie i eksploatacji samochodu oraz o przepisach ruchu drogowego z odpowiednim filmem pozwala słuchaczom na szybsze i dokładniejsze przyswojenie sobie materiału. Wiele osób ma silnie rozwiniętą pamięć wzrokową, ..o też dla takich filmy są wielkim ułatwieniem, podobnie jak i dla tych, którz.. są pozbawieni wyobraźni ..lastycznej.

Nauka prowadzona przy pomocy filmów, daje wszystkim uczniom wielkie korzyści, oszczędzając czas i wpływając na lepsze opanowanie przedmiotu.

Z OSTATNIEJ CHWILI

WYŚCIG SAMOCHODOWY PARYŻ — MADRYT



PARYŻ.

(Od własnego korespondenta)

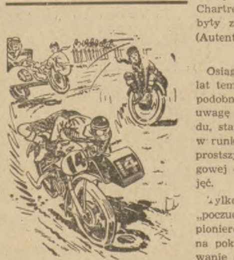
Oto start do wyścigu samochodowego Paryż — Madryt.

W Bordeaux wyścig został jednak wstrzymany ze względu na dużą ilość wypadków, w których zginęło wiele osób z pośród kierowców, mechaników i publiczności. Przebyta odległość wyn..siła około 550 km.

Pierwsze miejsce zajął ..ouis Renault z przeciętną szybkością prawie 100 ..m/godz. Samo..hód 4-cylindrowy o pojemności skokowej 6,25 l. Między Borneral i Chartres — odcinek został przebyty z szybkością 144 km/godz (Autentyczne z 1903 roku).

Osiągnięcie takich wyników 45 lat temu, wydaje się nieprawdopodobne, jeżeli weźmiemy pod uwagę stan techniczny samochodu, stan dróg i cały kompleks w..runków przeciwnych najprostszym z..sadom jazdy wyścigowej — według dzisiejszych pojęć.

..ylko niezwykły entuzjazm i „poczucie sportowe" ówczesnych pionierów motoryzacji pozwoliło na pokonani.. przeszkód i utorowanie drogi do lawinowego rozwoju przemysłu i sportu samochodowego.



FORTUNA KOŁEM S IĘ TOCZY

SAMOCHODOWA ZABAWA DLA MAŁYCH I DUŻYCH DZIECI



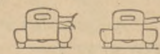
Piłka nożna w motoryzacyjnym wyd..niu pasjonuje au..mobilistów Częstochowy. Gracz przywiązany 5-metrowym sznur..m ..gania za piłką i c..sto wyczekuje na ruszenie z miejsca swego samochodu.



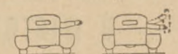
..edyny w swim rodzaju wyścig „dwupedałowców" w Parku Ludowym we Wrocławiu. Czy zawodnicy wyrosną na dziecinnych kierowców — zobaczymy dopiero za parę ładnych lat.

SKRĘCAM? W PRAWO?

CO WYRAŻA RĘKA KIEROWCY



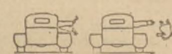
— Zwalniam!
— Skręcam w prawo!



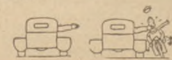
— Skręcam w prawo, jednak możliwe, że się rozmyślę i pojade na lewo.
— Pozwalam się mijać.



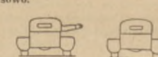
— Przestało padać?
— O niedobrze! Zdrętwiała mi prawa ręka.



— Strzepuję popiół na zewnątrz
— Hopla Kazio wypadł z samochodu.



— Tu przed wojną miał mieszkanie stryj Eustachy.
— Ucz się pętaku mijać przepisowo.



— Wi..isz! Jedną ręką też prowadzę.
— Dziś — uhum — cała jezdnia moja — uhum. —

Wszyscy dobrze wiemy

W dniu 1 lipca 1948 r. mieliśmy w Polsce zarejestrowanych pojazdów mechanicznych (oprócz stanowiących własność W.P.) samochodów osobowych — 26 432, samochodów ciężarowych — 29 618, autobusów i wozów specjalnych — 5.232, motocykli — 32.371. Niezarejestrowanych — ?

* * *

„Motozbyt" po uruchomieniu własnych sklepów w większych miastach, już wkrótce otwiera składy konsygnacyjne części zamiennych do samochodów ..iat'a w Warszawie i dla Skody w Toruniu. Obydwa składy zostają uruchomione za zgodą fa..ryk produkujących powyższe sa..ochody.

* * *

Przemysł krajowy otrzymał zamówień na części zamienne w sumie zł. 700 000 000, które to części mają być wyprodukowane w ciągu bieżącego roku. W roku 1948 wykonano samochodowe części zamienne, wartości 500 milionów zł. Mimo to, produkcja krajowa nie jest w stanie pokryć zapotrzebowania rynku wewnętrznego.

* * *

„ZA KIEROWNICĄ"
WYDAWNICTWO MON
„PRASA WOJSKOWA"
REDAKTOR NACZELNY
WILAMOWSKI ZBIGNIEW kpt
UKŁAD GRAFICZNY
NESTEROWICZ MIECZYSŁAW
ADRES REDAKCJI
WARSZAWA
UL. FILTROWA 2/4, POK. 422
TEL. 89400, WEWN. 172
ADMINISTRACJA
WARSZAWA
AL. JEROZOLIMSKIE 55
DRUK. Z. G. P. W. NR. 1
R—67274 Nr Zam. 48